Détroits. M. Yoshitomi considère que la mer Noire est une mer internationale et qu'il est difficile de mettre à l'entrée des navires dans cette mer des conditions concernant le but de leur sejour. Il peut y avoir, tout à fait en dehors des tâches de guerre, plusieurs fonctions dévolues à des navires en mer Noire; ils peuvent se rendre par exemple, comme le soulignait le représentant britannique, pour y accomplir un devoir de police.

Le PRÉSIDENT constate que la question ne pourra être discutée que lorsque la délégation britannique sera en possession des instructions qui lui manquent encore.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) souligne que la visite de courtoisie sera, de toute évidence, le but le plus important pour lequel des navires de guerre traverseront les Détroits, réserve faits cependant du transfert de certains navires d'une base située en mer Noire dans une autre base. Supposons pour un instant que les Détroits ne soient pas turcs, on ne saurait refuser pour cela à la flotte turque le droit de transférer certaines de ses unités de sa base de Trébizonde à sa base de Smyrne. Donc, pour les pays riverains de la mer Noire qui ont des bases à l'extérieur de cette mer, il se pose une question qui est vraiment de principe et que M. Antsipo-Tchikounski accepte par conséquent parfaitement de réserver.

M. YOSHITOMI (Japon) accepte également que la question soit réservée et comprend fort bien que le délégué soviétique ait certaines difficultés à restreindre la liberté de passage des navires appartenant à toutes les marines au seul cas de visite de courtoisie. Mais, puisqu'il en est ainsi, pourquoi ne pas mettre tous les pays sur un pied d'égalité en ce qui concerne l'entrée et la sortie dans les Détroits et supprimer la clause relative aux visites de courtoisie ?

Le PRÉSIDENT déclare que le Comité prend acte de la suggestion du représentant japonais.

Il met ensuite en discussion les mots suivants : « exception faite des sous-marins et des bâtiments porte-aéronefs ».

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) serait d'avis de supprimer cette exception. La Convention de Lausanne prévoit en effet que les vaisseaux de guerre de toutes catégories peuvent passer par les Détroits et n'impose un règlement spécial qu'aux sous-marins. Il est disposé à accepter l'obligation pour ces derniers de ne traverser les Détroits qu'en surface, mais il ne saurait accepter que le droit de passage soit refusé purement et simplement aux sous-marins et aux porte-aéronefs.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que la délégation turque a accepté l'addition proposée par la délégation soviétique en ce qui concerne les bâtiments porte-avions. L'autorisation envisagée pour les sous-marins de traverser les Détroits pose la question de la sécurité des Détroits et des Etats riverains de la mer Noire. Les sous-marins sont en effet des bâtiments de guerre d'une nature très spéciale et dont la présence n'est vraiment pas indispensable parmi des navires rendant une visite de courtoisie. M. Menemencioglu ne peut donc pas se rallier à la proposition de suppression présentée par le contre-amiral Bellairs, soit en ce qui concerne les sous-marins, soit en ce qui concerne les bâtiments porte-avions.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) déclare que la délégation soviétique ne voit pas pourquoi il serait nécessaire que les forces navales rendant des visites de courtoisie comprissent des bâtiments porte-aéronefs. Ces bâtiments peuvent en effet transporter un nombre considérable d'avions, ceux-ci peuvent survoler des régions dont l'accès par la voie de l'air est difficile à interdire, etc. Il est donc absolument naturel d'exclure les bâtiments porte-aéronefs tout comme les sous-marins.

Le PRÉSIDENT estime que la question du passage des sous-marins et des bâtiments porte-avions par les Détroits pourra être discutée plus utilement lorsque le Comité examinera le nouvel article concernant le tonnage maximum des navires étrangers pouvant stationner dans la mer Noire.

En tant que délégué de la Roumanie, il fera connaître son opinion lors des débats sur ce nouvel article. Pour le moment, il se contentera de dire qu'interdire le passage des Détroits par les sous-marins témoigne d'un souci de sécurité un peu excessif car il est impossible de croire qu'un petit bateau naviguant en surface peut être plus dangereux qu'un navire qui, au lieu de saluer tel ou tel port des rives de la mer Noire, se mettrait soudainement à le bombarder. M. Contzesco se réserve de développer plus tard sa manière de voir sur ce point, mais il tient à dire dès maintenant que sa délégation attache de l'importance à ce que l'exception prévue à l'article 6 disparaisse.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que si l'on juge invraisemblable l'hypothèse dans laquelle un navire de guerre qui serait entré dans la mer Noire sous prétexte de rendre une visite de courtoisie se mettait à bombarder la côte, il n'y a pas lieu de fixer un tonnage maximum, une flotte de 100.000 tonnes serait, en vertu de cette conception, aussi anodine qu'une flotte de 14.000 tonnes et, d'une façon générale, il deviendrait parfaitement inutile de se prémunir contre tout risque de ce côté. En réalité, si le Gouvernement turc a indiqué un maximum de 14.000 tonnes, c'est qu'il a pensé qu'une force navale de cette importance ne constituerait pas un danger, étant donné le tonnage de la flotte turque elle-même. Toutefois, un bâtiment porte-avions peut devenir singulièrement dangereux pour les Détroits si la flotte aérienne qu'il transporte attaque inopinément les fortifications. Il est vrai que les avions peuvent entrer dans les Détroits d'autre façon, mais on suppose bien que la Turquie a déjà songé à cette éventualité.

En conséquence, la délégation turque continue à penser qu'une exception est nécessaire pour les sous-marins et pour les bâtiments porte-avions.

M. Pozzi (France) ne désire pas entrer dans le fond de la question mais indique, en passant, qu'à son avis si une Puissance nourrit des desseins hostiles à l'endroit d'un pays riverain de la mer Noire, elle les exécutera plus facilement par une flottille d'avions arrivant par la voie des airs que par une flotille d'avions transportés par un bâtiment porte-aéronefs.

En ce qui concerne les sous-marins, le représentant de la France se rallie entièrement aux observations de M. Contzesco. Un navire de 14.000 tonnes qui ouvrirait soudainement le feu contre la côte serait beaucoup plus dangereux qu'un sous-marin passant inopinément à l'attaque. D'un point de vue général cependant, comme le Gouvernement français n'a jamais admis qu'une distinction fût faite entre les sous-marins et les autres unités navales, M. Pozzi serait obligé, s'il y avait lieu de discuter l'exception prévue à l'article 6, de demander un complément d'instructions à Paris.

M. Yoshitomi (Japon) déclare que puisque la Turquie redoute surtout un coup de force inopiné, il peut se rallier à l'opinion de la délégation turque et de la délégation soviétique, car les sous-marins et les bâtiments porte-aéronefs sont plus dangereux que les autres unités navales.

Le Président déclare que l'exception demandée par la Turquie et l'Union des Républiques soviétiques socialistes reviendra en discussion au moment où sera débattue la question de principe qui a été réservée conformément au désir de la délégation du Royaume-Uni.

Il met en discussion les mots suivants : « auront libre passage *de jour* ». Cette expression est peut-être un peu vague. Faut-il entendre que les bateaux en question auront libre passage après le coucher du soleil ? Après 18 heures ?

M. Antsipo-Tchikounski (Union des Républiques soviétiques socialistes) estime que la clause concernant le passage de jour doit être conservée, car on se trouve, du moins dans l'hypothèse où se place la délégation soviétique, en présence de bâtiments légers (c'est-à-dire pouvant jauger jusqu'à 10.000 tonnes) de surface qui ont des vitesses si considérables qu'ils peuvent franchir les Détroits en huit heures au maximum.

Le contre-amiral Bellairs (Royaume-Uni) expose qu'il y a 165 milles de l'entrée à la sortie des Détroits. Il accepte qu'il soit stipulé que les parties étroites du parcours soient traversées de jour, mais il estime que d'autres dispositions devraient être prévues pour le passage dans la mer de Marmara, qui devrait pouvoir s'effectuer, en cas de besoin, pendant la nuit.

M. Menemencioglu (Turquie) explique que le Gouvernement turc a estimé qu'un navire de guerre qui s'engageait dans les Détroits devait le faire dans l'intention de les traverser de jour et sans arrêt, sauf bien entendu les cas d'accident ou de fortune de mer. Toutefois, si la vitesse des navires n'est pas suffisante pour qu'ils puissent accomplir le parcours de l'entrée à la sortie des Détroits de jour, ou bien si l'on se trouve dans la saison où la durée du jour est très courte, il va sans dire que les autorités turques ne feront pas de difficultés. Le but de la disposition en question, c'est que les navires s'engagent dans les Détroits en vue de les traverser de jour.

M. Yoshitomi (Japon) accepte l'idée du passage de jour, mais fait observer qu'elle est exprimée dans une forme assez imprécise. Au cas où ce passage durerait plus que le jour lui-même, devrait-il être entrepris et achevé de jour ?

Le contre-amiral Bellairs (Royaume-Uni) déclare que les explications fournies par le représentant de la Turquie lui donnent satisfaction et rendront un accord très facile sur la question du passage de jour.

M. Menemencioglu (Turquie) croit pouvoir élargir encore la conception qu'il a exposée : ce que désire le Gouvernement turc, c'est que les navires s'engagent dans les Détroits entre le lever et le coucher du soleil, de façon à traverser en plein jour la zone fortifiée. S'ils arrivent de l'autre côté pendant la nuit, il leur sera permis de continuer leur voyage et cela dans les deux sens.

Le Président prend acte des explications données par le représentant de la Turquie au sujet de la question du libre passage de jour.

Paragraphe a).

Le contre-amiral Bellairs (Royaume-Uni) déclare que la délégation britannique, tout en acceptant le principe du préavis, trouve que la durée indiquée à l'alinéa *a*) est trop longue. Un préavis de sept à dix jours serait beaucoup plus conforme aux habitudes qu'un préavis d'un mois.

M. Menemencioglu (Turquie) déclare que la délégation turque serait prête à réduire à quinze jours la durée du préavis.

M. Yoshitomi (Japon) considère que la durée du préavis nécessaire est surtout fonction du but de la visite. S'il s'agit de visites de courtoisie, elle peut être aussi bien de deux mois que d'un mois, mais qu'il s'agit d'autres genres de visites, d'autres délais doivent être envisagés. M. Yoshitomi pense qu'il y a lieu de réserver la clause relative au préavis tout comme a été réservée la question du but des visites.

Le Président déclare que le Comité prend acte de cette suggestion tout en constatant avec satisfaction que la délégation turque a proposé de réduire d'un mois à quinze jours le délai du préavis.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) tient à souligner que la sécurité des Détroits étant en jeu dans cette affaire, le Gouvernement turc considère le préavis de quinze jours comme un minimum au-dessous duquel il ne saurait descendre.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) remercie la délégation turque de la concession qu'elle vient de faire et déclare que la délégation du Royaume-Uni accepte le préavis de quinze jours.

M. POZZI (France) fait la même déclaration.

Le PRÉSIDENT accepte avec plaisir la nouvelle période de préavis proposée par la délégation turque, car le Gouvernement roumain trouvait lui aussi trop long le délai d'un mois primitivement envisagé par la Turquie.

Il demande s'il est indispensable que le préavis soit adressé à la Turquie par la voie diplomatique.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que le seul ministère turc compétent pour entrer en contact avec les autorités étrangères est celui des Affaires étrangères.

Le PRÉSIDENT demande si la délégation turque ne considère pas que les renseignements visés au deuxième alinéa du paragraphe *a*) sont les mêmes que ceux qui sont mentionnés au premier alinéa.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond que les renseignements demandés au deuxième alinéa doivent servir à l'identification, par les autorités militaires des Détroits, des forces navales qui se proposent de passer et dont la composition doit être conforme à celle qui est indiquée dans les instructions qu'ont reçues ces autorités.

M. YOSHITOMI (Japon) suppose que, dans l'intérêt de la généralité des parties à la convention, la Turquie notifiera immédiatement à tous les pays signataires les préavis qu'elle recevra. Il croit que ce point a été touché dans les conversations que l'ambassadeur du Japon a eues, à Ankara, avec les représentants du Gouvernement turc.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) ne voit pas quel intérêt pratique présenterait cette notification à toutes les Parties contractantes. Il faudrait, lors de la réception de chaque préavis, envoyer une circulaire. D'autre part, comme il s'agit d'un règlement qui intéresse non pas seulement les Parties à la convention, mais l'ensemble des nations, cette circulaire devrait être expédiée à un nombre d'exemplaires considérable. La suggestion de la délégation japonaise aboutirait, semble-t-il, à compliquer inutilement les choses.

M. YOSHITOMI (Japon) estime que les entrées et les sorties des bateaux par les Détroits intéressent non seulement la Turquie, mais, dans une certaine mesure, les autres pays; d'où l'utilité d'une clause visant la notification immédiate par la Turquie des préavis qu'elle recevrait.

Le PRÉSIDENT estime qu'il y a connexité entre la suggestion présentée par la délégation japonaise et la question de l'existence ou de la suppression de la Commission des Détroits. En effet, si cette Commission subsiste, il appartiendra aux délégués que les diverses nations ont dans son sein de transmettre à leurs gouvernements respectifs les informations contenues dans les préavis. Si, au contraire, la Commission est supprimée, la suggestion a sa raison d'être, sous réserve bien entendu du sentiment de la délégation turque.

M. YOSHITOMI (Japon) déclare que le Japon formule en tout cas les plus expresses réserves sur la question du préavis d'entrée et de sortie.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer qu'il ne s'agit pas là au fond d'une question de principe, mais d'une question d'application. La délégation turque l'étudiera et s'il lui est possible de donner satisfaction sur ce point à telle ou telle délégation, elle ne manquera pas de le faire.

La suite de l'examen de l'article 6 est *ajournée* à une séance ultérieure.

8. Constitution d'un Comité d'experts.

Il est *décidé* que le Comité d'experts, dont la création a été suggérée par le représentant de la Turquie, sera composé des représentants de toutes les délégations qui voudront prendre part à ses travaux.

9. Communiqué à la presse.

Le Comité *adopte*, avec certaines modifications, le projet de communiqué à la presse qui lui est soumis.

QUATRIÈME SÉANCE

Tenue le vendredi 26 juin 1936, à 16 h. 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS.
Bulgarie : M. NEICOFF, M. VARIKLETCHKOFF.
France : M. POZZI, Contre-amiral DECOUX.
Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO, M. PAPADAKIS.
Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA, M. YOSHITOMI.
Roumanie : Contre-amiral ROSCA.
Turquie : M. MENEMENCIOGLU, Général GÜNDÜZ.
Union des Républiques soviétiques socialistes : M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI, M. MILLER.
Yougoslavie : M. RAYKOVITCH, Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

10. Examen des textes renvoyés au Comité par la Conférence (Annexe I).

Le Comité reprend la discussion de l'article 6.

Article 6 (suite de la discussion).

Point b).

M. YOSHITOMI (Japon) demande la suppression, au premier alinéa du point *b*), de la mention « non riverains de la mer Noire », ceci en raison du principe dont s'inspire le Gouvernement japonais et d'après lequel les conditions doivent être égales tant pour les navires qui entrent dans la mer Noire que pour ceux qui en sortent.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique qu'il s'agit, dans cet alinéa, de réglementer le passage des navires appartenant aux Etats non riverains se rendant de la Méditerranée dans la mer Noire. La situation des Etats riverains de la mer Noire se trouve réglée dans le texte actuel par les dispositions du paragraphe *b*) qui pourrait être soit maintenu dans le corps de l'article 6, soit transformé en un article spécial.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) se déclare d'accord avec le délégué de la Turquie et rappelle la réserve expresse faite par M. Litvinoff au sujet de la situation des Etats riverains qui doit être réglée dans un autre article.

Le PRÉSIDENT constate que le point de vue du Gouvernement japonais est que les restrictions prévues pour l'entrée des navires des Etats non riverains de la mer Noire doivent l'être aussi pour ceux des Etats riverains. Il voudrait savoir si, de l'avis de la délégation japonaise, l'égalité de traitement doit exister non seulement en ce qui concerne les restrictions, mais également pour les droits et avantages découlant de la convention.

M. YOSHITOMI (Japon) donne une réponse affirmative.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie), développant le point de vue qu'il vient d'énoncer, établit une distinction entre les navires venant de la Méditerranée dans la mer Noire et passant par les Détroits en tonnage limité et venant s'ajouter, pour une durée certaine, à des forces pouvant se trouver déjà dans la mer Noire et dont le tonnage global est également limité. Ceci ne touche en rien aux navires appartenant aux Etats riverains dont la situation est traitée sous *b*). Ces navires peuvent sortir sans limite de temps, sans limite de force, et ont le droit de rentrer dans la mer Noire également sans limitation.

Dans ces conditions, on ne saurait fusionner le point *b*) avec le point *b*).

M. YOSHITOMI (Japon) fait observer que si l'on admet cette thèse, il faut alors prévoir que les dispositions du point *a*) également ne s'appliquent qu'aux Etats non riverains de la mer Noire. Or, au deuxième alinéa du paragraphe *a*), il est question à la fois des Dardanelles et du Bosphore.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique qu'exception faite du paragraphe *b*), l'article 6 tout entier a été conçu comme s'appliquant au passage de navires venant de la Méditerranée dans la mer Noire. S'il est fait mention également du Bosphore, c'est à l'intention des navires qui, s'étant rendus dans la mer Noire, sont obligés d'en sortir quinze jours après.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) trouve que les explications du délégué turc sont parfaitement logiques. La délégation soviétique a également considéré que l'article 6 s'appliquait aux navires des pays non riverains de la mer Noire, sauf le paragraphe *b*). Elle estime en outre qu'il est préférable même au point de vue technique de traiter d'abord la question des Etats non riverains et ensuite, dans un autre article, celle des Etats riverains. Cette manière de procéder ne préjugerait d'ailleurs en rien la question de l'égalité ou de la non égalité de traitement.

M. YOSHITOMI (Japon) préférerait que cette question fût étudiée par le sous-comité naval.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) ne croit pas que le Sous-Comité naval soit compétent pour traiter de cette question qui revêt plutôt un caractère politique en raison de la réserve formulée par le Japon.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) est également d'avis que le Sous-Comité naval, qui est purement technique, ne saurait être compétent en la matière.

Le Comité *décide* de consacrer un article spécial à la question des Etats riverains de la mer Noire qui, dans le texte actuel, est traitée au paragraphe *b*).

M. YOSHITOMI (Japon) réserve le droit de la délégation japonaise de revenir sur cette question au sein du comité de rédaction.

Le contre-amiral DECOUX (France) fait observer que l'expression « unité navale » employée dans le projet de convention turc n'est pas tout à fait appropriée et qu'il serait préférable de la remplacer par « force navale ».

Le comité de rédaction tiendra compte de l'observation du contre-amiral Decoux.

Le PRÉSIDENT rappelle que la délégation turque avait déclaré en séance plénière que le Gouvernement turc ne s'opposerait pas à un changement de la composition de la force navale autorisée à passer les Détroits, cette composition n'ayant été précisée qu'à titre indicatif. Elle avait en outre accepté, à la demande de la délégation roumaine, de transférer le point *d*) de l'article 6 à la suite du point *b*).

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) propose de supprimer toute mention de la composition de la force navale et de se contenter de fixer le tonnage global.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) accepte cette proposition.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) estime qu'en raison de la durée de la convention et des changements qui peuvent, dans l'intervalle, se produire dans le tonnage des forces navales turques, il serait préférable plutôt que de fixer un tonnage maximum invariable de prévoir une clause permettant d'adapter automatiquement le tonnage maximum autorisé à la moitié du tonnage de la flotte turque en activité. Cette proposition repose sur les explications données par la délégation turque, qui a déclaré que le chiffre de 14.000 tonnes a été fixé comme représentant environ la moitié du tonnage de la flotte turque actuellement en service.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que le dernier alinéa de l'article 13 donne la possibilité de proposer des changements à la convention à la fin de chaque période quinquennale. On peut donc demander la revision du tonnage maximum d'après l'état des forces turques de la mer de Marmara.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) répond qu'une formule automatique permettrait d'éviter une revision de la convention.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que la limitation ne porte que sur le tonnage de la force navale autorisée à passer les Détroits en une fois. Il s'agit d'un passage de dix heures et, si la force maximum se trouvant en mer Noire le permet, rien n'empêche un pays de faire passer en mer Noire, en deux fois, un tonnage supérieur au maximum prévu. Cela n'entraînerait qu'une durée supplémentaire de dix heures. D'autre part, on ne saurait guère prévoir que, dans une période de cinq ans qui est relativement courte, la puissance de la flotte turque puisse augmenter dans des proportions telles qu'il sbit possible de parler de tonnage si important.

Le PRÉSIDENT demande à la délégation turque si elle verrait un inconvénient à la suppression des mots « dans les conditions prévues par la présente convention » qui figurent en tête du paragraphe *b*). En sa qualité de délégué de la Roumanie, il croit devoir réserver son opinion tant que l'ensemble des conditions prévues par la convention ne sera pas connu.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que les conditions dont il s'agit sont celles qui sont prévues au point *a*) à savoir le préavis, la signalisation, etc. Si l'on ne mettait pas cette mention, cela pourrait donner l'impression que des navires pourraient passer les Détroits en vertu du point *b*) nonobstant les conditions prévues au point *a*).

Néanmoins, la délégation turque ne fera pas d'objection si le comité de rédaction juge cette mention superflue et décide de la supprimer.

La question est renvoyée au comité de rédaction.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que la limitation du tonnage global n'est pas suffisante pour assurer la sécurité de la zone des Détroits et qu'il y aurait lieu d'examiner s'il ne conviendrait pas de limiter également le calibre des canons, surtout si l'on supprime toute mention de la composition de la force navale qui, bien que n'ayant pas un caractère absolu, n'en sert pas moins d'indication au sujet de la catégorie des bâtiments qui doivent normalement faire partie de cette force. Il est vrai qu'à l'heure actuelle aucun des pays représentés à la Conférence ne possède des bâtiments qui, dans les limites du tonnage prévu, ont des canons d'un calibre assez puissant pour constituer une menace plus grande pour la sécurité des Détroits, mais il ne faut pas perdre de vue que la convention ne fait aucune distinction quant au pavillon des navires autorisés à passer les Détroits.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) appuie la proposition du délégué de la Roumanie tendant à ce qu'une formule soit insérée dans la convention pour permettre, le cas échéant, une augmentation du tonnage maximum. Il rappelle les déclarations de M. Aras au sujet des raisons qui ont déterminé la Turquie à fixer le chiffre de 14.000 tonnes et demande qu'il soit tenu compte de ce facteur.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) remercie la délégation soviétique de la suggestion très intéressante qu'elle vient de faire au sujet du calibre des canons. Il propose de renvoyer la question au Sous-Comité d'experts, en lui demandant un rapport sur la relation entre la puissance du calibre des canons et le tonnage.

Pour ce qui est de la proposition du contre-amiral Bellairs concernant la formule à trouver pour une augmentation éventuelle du tonnage maximum, le délégué de la Turquie promet de l'examiner dans le plus large esprit de compréhension pour voir s'il ne lui est pas possible de formuler une proposition satisfaisante à la prochaine séance.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni), après avoir remercié le délégué de la Turquie, présente quelques observations au sujet de la question du calibre des canons. A son avis, il est superflu de renvoyer cette question à l'étude du Sous-Comité naval, étant donné que l'on connaît déjà quels types de navires peuvent être compris dans les chiffres de tonnage prévus par le projet turc. Il n'y a aucune nécessité de restreindre le calibre des canons, cette question se trouvant réglée par suite du tonnage relativement faible fixé pour la force navale autorisée à passer en une seule fois.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que l'article 6 a été rédigé dans l'idée qu'il s'agissait du passage de bateaux appartenant aux Etats non riverains et pouvant être considérés comme des bâtiments légers. Il existe cependant aujourd'hui des bateaux rentrant dans le faible tonnage prévu par le projet de convention et ayant néanmoins des canons de 11 pouces. Il faut faire une différence entre les croiseurs légers du standard Washington et les cuirassés munis de canons de 11 pouces. Un cuirassé qui n'a que 10.000 tonnes est toujours un cuirassé.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare que si le Comité technique le désire, il ne s'oppose pas à ce que cette question soit discutée par le Sous-Comité naval.

Il en est ainsi *décidé*.

Le contre-amiral DECOUX (France) attire l'attention sur la dernière phrase du premier alinéa du paragraphe *b*). Il constate qu'aucune limitation n'est prévue pour la durée du séjour dans les ports turcs d'une force navale admise dans la zone des Détroits. Faut-il comprendre que tant qu'une force navale séjournera dans les ports turcs de la zone des Détroits, les bâtiments de guerre des autres Puissances ne pourront pas passer ?

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que par le jeu du préavis et de la limite prévue pour le séjour dans la mer Noire, il est possible d'éviter que la visite de navires étrangers dans le port d'Istamboul, seul port turc de la zone des Détriots ouvert aux navires étrangers, constitue une entrave au passage des navires des autres Puissances. Il n'est d'ailleurs pas d'usage qu'une visite de navires de guerre étrangers dans le port d'Istamboul se prolonge au delà de quelques jours.

Le contre-amiral DECOUX (France) estime qu'il y a lieu néanmoins de préciser ce point. Il sait que, dans la pratique, les visites de courtoisie dans les ports étrangers ne sont que de courte durée. Mais si le projet ne prévoit aucune limitation de la durée de séjour dans les ports de la mer de Marmara et si l'on n'est pas couvert contre le risque d'un séjour exceptionnellement long, on pourrait se trouver en présence d'une interdiction de passage dont les conséquences seraient très graves.

M. YOSHITOMI (Japon) estime que les explications données par le délégué de la Turquie en réponse aux observations du contre-amiral Decoux ne sont pas concluantes. Etant donné que le préavis n'est qu'une simple notification et n'implique pas une autorisation de la part de la Turquie, on ne voit pas comment le jeu du préavis permettrait d'éviter l'inconvénient signalé par le délégué français.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) relève l'importance des observations présentées par la délégation française. La convention actuellement en vigueur ne prévoit pas de limitation globale

du tonnage des forces des divers pays passant simultanément les Détroits. Il ne serait guère à présumer que, dans la pratique, la sécurité de la Turquie s'en trouve réellement affectée. Le contre-amiral Bellairs estime toutefois qu'il s'agit là d'une question de principe qui doit être tranchée en séance plénière.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare ne pas pouvoir se ranger à l'avis du délégué du Royaume-Uni. La Conférence plénière n'a pas réservé ce point. Il semble même qu'elle l'a plutôt admis. Au point de vue de la sécurité des Détroits, la Turquie ne peut pas admettre que dix Puissances envoient chacune simultanément 14.000 tonnes et qu'une force étrangère de 140.000 tonnes se trouve devant les murs d'Istamboul. La délégation turque se voit obligée de faire à ce sujet les réserves les plus formelles.

En réponse aux observations des délégués de la France et du Japon, le délégué turc explique que le préavis de quinze jours permet à la Turquie de régler la visite des navires étrangers dans ses ports Mais la Turquie ne peut pas admettre que le séjour de navires de guerre étrangers dans les ports turcs soit limité dans la convention. C'est là une question qui relève uniquement de la souveraineté turque à l'égard de laquelle la Turquie ne peut pas accepter une nouvelle limitation.

Le contre-amiral DECOUX (France) répond qu'il n'a jamais eu l'intention d'envisager une restriction des droits de souveraineté de la Turquie. Il a simplement signalé une difficulté à résoudre. A supposer qu'une force navale d'une puissance non riveraine de la mer Noire est admise dans un port turc et qu'elle s'y trouve en avarie, ou qu'elle prétende être en avarie, l'immobilisation de cette force dans les eaux turques entraînerait-elle l'interruption, pour une durée indéfinie, de tout passage de navires appartenant à d'autres Puissances ? Cela constituerait une atteinte au droit des Puissances non riveraines. Pour remédier à cet inconvénient, il suffirait de prévoir que la restriction imposée par la dernière phrase du premier alinéa du paragraphe *b*) ne s'applique pas aux bateaux de guerre stationnant dans les ports turcs. De cette manière, la Turquie sera libre d'admettre ou de ne pas admettre des navires dans ses ports.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) se réserve de donner une réponse définitive après avoir étudié la question. Il lui semble cependant *a priori* que, dans la pratique, cela aboutirait à fermer entièrement le port d'Istamboul à toute visite de navires de guerre étrangers. Comme la Turquie ne voudrait pas voir la présence simultanée dans ses eaux de deux unités de 14.000 tonnes et comme, d'autre part, elle ne peut pas refuser aux uns ce qu'elle accorde aux autres, elle préfèrera n'accepter aucune visite.

Le PRÉSIDENT fait observer que les remarques faites par la délégation française sont dictées par le souci de ne pas mettre la Turquie dans une situation embarrassante. Etant donné la courtoisie légendaire du peuple turc et de son gouvernement, on peut imaginer qu'il serait difficile au Gouvernement turc d'opposer un refus lorsque deux ou trois visites de navires de guerre étrangers coïncideraient. Il est donc dans l'intérêt même de la Turquie de mettre au point cette question dans la convention même et le Président espère que la réponse que le délégué de la Turquie a bien voulu promettre de donner dans une des prochaines séances apportera une solution satisfaisante.

La question est réservée en attendant la réponse de la délégation turque.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) aborde la question du chiffre du tonnage maximum fixé au point *b*) pour les navires traversant la zone des Détroits. La délégation du Royaume-Uni a fait de grands efforts pour rapprocher son point de vue de celui de la Turquie et elle est prête à accepter un chiffre qui n'est pas de beaucoup supérieur à celui du projet de convention. Elle voudrait voir fixer ce maximum à 16.000 tonnes afin de permettre le passage simultané de deux croiseurs légers munis de canons de six pouces. Elle ne croit pas qu'au point de vue stratégique cette augmentation puisse avoir des conséquences sérieuses si le passage de la force navale est notifié en temps voulu.

Le Comité réserve la question du tonnage maximum jusqu'à sa prochaine séance.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) attire ensuite l'attention sur les restrictions prévues au deuxième alinéa du point *b*). Il estime que ces restrictions sont inutiles, étant donné que le passage d'une force de 14.000 tonnes en temps de paix, après un préavis dûment notifié, ne saurait constituer une menace pour la sécurité des Détroits, même si une des unités de la flotte turque était retirée de l'activité.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que les restrictions prévues par le projet turc sont entièrement conformes à la logique et que si la flotte turque voyait sa force singulièrement diminuée par suite de la mise en cale sèche d'une de ses unités les plus importantes, elle ne serait pas à même de faire face à toute éventualité lors du passage simultané d'une force navale de 14.000 tonnes. C'est pour cette raison que le projet turc prévoit le passage en deux fois. C'est là un souci légitime du Gouvernement turc, et la délégation turque ne doute pas que le contre-amiral Bellairs le comprendra sans difficulté.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) fait observer qu'il n'est pas tenu suffisamment compte de la fortification des Détroits, qui augmentera sensiblement l'efficacité des forces navales. Les fortifications qui seront érigées dans les Détroits joueront, en ce qui concerne la sécurité de la zone, un rôle deux fois plus grand que celui de la flotte. C'est pour cette raison que toutes les restrictions entraînant des calculs compliqués peuvent être supprimées sans inconvénient. Il se rallie donc à la proposition du délégué du Royaume-Uni.

Le contre-amiral DECOUX (France) partage l'opinion du délégué de la Roumanie en ce qui concerne la nécessité de faire entrer en ligne de compte le facteur capital que représente la remilitarisation des Détroits. Il ne conçoit pas qu'une force de 14.000 tonnes engagée dans la mer de Marmara commette la folie de se livrer à une attaque inopinée. Comment pourrait-elle sortir de la mer de Marmara alors que toutes les batteries auront été alertées ? Ce serait tout simplement un suicide. C'est pour cette raison que les restrictions en question paraissent superflues.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que seuls les Détroits proprement dits seront fortifiés et qu'entre le Bosphore et les Dardanelles il y aura une zone de plus de 100 milles qui ne sera pas fortifiée. Il convient qu'une force navale qui commettrait l'acte de folie dont vient de parler le délégué de la France se trouverait prise dans une souricière. Mais le Gouvernement turc préfère ne pas courir le risque d'avoir ses propres forces navales détruites et ne pas avoir non plus la consolation de détruire, en revanche, la force navale étrangère.

Le PRÉSIDENT estime que, dans les conditions qui seront créées par la remilitarisation des Détroits, le risque devient insignifiant même si la flotte turque se trouve provisoirement diminuée par suite de la mise en réparation d'une de ses unités.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) attire l'attention du délégué de la Turquie sur le fait que si un navire de 10.000 tonnes abandonne la base de la mer de Marmara ou est mis en réparation, il restera encore 20.000 tonnes à opposer aux 14.000 tonnes de la force étrangère admise dans la zone des Détroits. Il y a en outre les sous-marins turcs. On peut donc en conclure que de toute manière, la force turque sera beaucoup plus puissante que la force étrangère passant par les Détroits.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) oppose au délégué de la Roumanie l'argument que celui-ci vient justement d'invoquer en ce qui concerne la possibilité d'une augmentation éventuelle du maximum de tonnage au cas où la puissance de la flotte turque serait augmentée. Dans le même ordre d'idées, il est logique de prévoir une diminution du tonnage passant en une fois les Détroits, au cas où la Puissance actuelle de la flotte turque se trouverait diminuée dans une mesure appréciable. D'ailleurs, si le projet parle de 10.000 tonnes, ce n'est que de la théorie. Tous les gens de mer savent que la Turquie ne possède qu'un croiseur de bataille de 23.000 tonnes et c'est précisément de cette unité-là qu'il s'agit. Si cette unité est en réparation, le reste de la flotte sera impuissant.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) explique qu'il a basé son argumentation sur les chiffres du projet.

M. YOSHITOMI (Japon) demande à la délégation turque quelle sera la situation si la Turquie déclare que sa flotte est absente de sa base de la mer de Marmara et refuse toujours le passage aux navires étrangers. Il n'y aura pas de contrôle permettant de vérifier si la flotte turque est réellement absente ou non. Pour parer à cette éventualité, il est préférable de supprimer cette clause. Sur ce point, le délégué du Japon se déclare d'accord avec les délégations du Royaume-Uni, de la France et de la Roumanie.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) réplique qu'un déplacement de forces navales ne peut passer inaperçu. D'autre part, il ne s'agit nullement d'interdire aux navires étrangers le passage par la zone des Détroits sous le prétexte que la flotte turque est absente de sa base ou qu'une de ses unités est en réparation. Il s'agit simplement de demander, en pareil cas, aux Puissances de faire passer leurs forces navales en deux fois au lieu d'une. Cela n'entraîne donc qu'un retard de dix heures qui ne vaut pas la peine de prendre la situation au tragique ni surtout de mettre en doute la sincérité de la Turquie.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) fait observer que la dernière phrase du deuxième alinéa soulève la même question que la première et doit être réservée en même temps que celle-ci.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique qu'il s'agit, dans ce cas, non pas d'une restriction, mais plutôt d'une concession sur la restriction prévue dans la première phrase.

Le PRÉSIDENT constate que les points de vue des diverses parties ont été suffisamment précisés et que le Comité ne peut, pour le moment, que poursuivre l'examen du texte en attendant qu'il devienne possible de concilier les points de vue encore divergents.

Paragraphe c).

Le Comité *réserve* le paragraphe *c*) conformément à la décision prise par la Conférence.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait simplement observer, au sujet de ce paragraphe, que si un accord intervient sur la limitation de tonnage prévue au paragraphe *b*), la limite fixée au paragraphe *c*) sera modifiée en conséquence.

Paragraphe d).

Ce paragraphe est *renvoyé* au Sous-Comité naval pour y être examiné en même temps que la question du calibre des canons et être maintenu à la suite du paragraphe *b*) ou supprimé, selon la décision qui sera prise pour le calibre.

Paragraphe e).

Ce paragraphe est *réservé*, conformément à la décision de la Conférence.

Paragraphe f).

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) est d'avis que l'acceptation de ce paragraphe ne saurait faire l'objet d'aucun doute, étant donné que les aéronefs se trouvant sur les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne peuvent servir que pour des reconnaissances. Il n'est guère concevable que des navires étrangers fassent procéder à des reconnaissances par avions dans des zones fortifiées.

Le paragraphe *f)* est *adopté*.

Paragraphe g).

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer qu'il avait été décidé en séance plénière de supprimer le deuxième alinéa de ce paragraphe et d'en englober les dispositions dans un article spécial consacré au temps de guerre.

Le premier alinéa est *accepté* après un échange de vues sur des points de détail.

11. Communiqué à la presse.

Le Comité *adopte* avec certaines modifications, le projet de communiqué à la presse qui lui est soumis.

CINQUIÈME SÉANCE

Tenue le lundi 29 juin 1936, à 16 h. 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
M. FITZMAURICE.

Bulgarie : M. NEICOFF,
M. VARIKLETCHKOFF.

France : M. POZZI,
Contre-amiral DECOUX.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO,
M. PAPADAKIS.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI,
M. LACHKEVITCH,
M. MILLER.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER,
M. KORENITCH.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

12. Examen des textes renvoyés au Comité par la Conférence (Annexe I).

Article 6 (suite de la discussion)

Paragraphe h).

Il est *décidé* que les trois alinéas du paragraphe *h)* seront disjoints de l'article 6 et feront l'objet d'un article spécial qui est réservé pour le moment.

Article 7.

Le PRÉSIDENT rappelle que l'article 7 fait l'objet d'une proposition d'amendement déposée par la délégation de l'Union des Républiques soviétiques socialistes [1]. La Conférence avait décidé d'ajour-

---

[1] *Amendement proposé par la délégation de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.*

Rédiger cet article comme suit :

« En temps de guerre, aucun des Etats riverains de la mer Noire n'étant belligérant, les bâtiments de guerre et les navires auxiliaires jouiront du libre passage dans les Détroits aux conditions prévues dans les articles précédents de la présente section. Toutefois, il sera interdit de passer à travers les Détroits dans la mer Noire à tout bâtiment de guerre des Puissances belligérantes.

« Lorsqu'un Etat riverain de la mer Noire autre que la Turquie serait belligérant, le passage à travers les Détroits vers la mer Noire sera interdit à tous bâtiments de guerre des Puissances non riveraines.

« Les dispositions du présent article ne pourront néanmoins porter aucun préjudice au passage des bâtiments de guerre en exécution d'engagements d'assistance découlant du Pacte de la Société des Nations et d'accords conclus dans le cadre de ce Pacte, ni au passage à travers les Détroits des bâtiments de guerre de l'Etat auquel cette assistance sera due. »

ner l'examen de cet article, étant entendu que les dispositions de son troisième alinéa seraient comprises dans l'article général qui sera consacré aux obligations découlant, pour la Turquie, de sa qualité de Membre de la Société des Nations.

M. LACHKEVITCH (Union des Républiques soviétiques socialistes) croit que l'intention de la Conférence a été de n'ajourner que les dispositions de l'article 7 qui se rapportent à la question générale des obligations de la Turquie comme Membre de la Société des Nations et que le Comité peut fort bien avoir, sur le reste de l'article, un échange de vues qui se révélera certainement très utile.

Le PRÉSIDENT se rallie à cette manière de voir.

M. LACHKEVITCH (Union des Républiques soviétiques socialistes) développe l'amendement proposé par la délégation soviétique. Le souci de cette délégation a été, lorsqu'elle a déposé son texte, d'augmenter la valeur préventive à l'égard de la guerre, des dispositions de la convention.

Elle a voulu que ces dispositions empêchassent dans toute la mesure du possible qu'une guerre commencée à l'extérieur ne s'étende à la mer Noire. Ceci posé, M. Lachkevitch présentera trois observations.

Tout d'abord, la délégation soviétique estime que s'il est acquis que le passage d'un bâtiment de guerre appartenant à un pays non riverain de la mer Noire ne peut avoir, dans l'hypothèse de l'article 7, pour but que la courtoisie, on doit considérer que de telles visites ne sont pas souhaitables de la part d'un Etat engagé dans la guerre et qu'il vaut mieux que cet Etat s'en abstienne pour éviter la pénétration du germe de la guerre dans la mer Noire.

En second lieu, si l'un des Etats riverains de la mer Noire est en état de guerre et si, par conséquent, tous les Etats de la mer Noire sont dans des dispositions plus ou moins fiévreuses, l'apparition de vaisseaux de guerre autres que ceux des pays qui ont leurs bases dans cette mer, même s'ils n'appartiennent pas à un pays belligérant, peut comporter des dangers et, dans ce cas aussi, l'on doit considérer que les circonstances ne se prêtent pas à des visites de courtoisie.

En ce qui concerne enfin le troisième alinéa, relatif aux obligations contractées par la Turquie envers la Société des Nations, il y aura lieu d'examiner plus tard si les dispositions qu'il renferme entrent ou non dans le cadre de l'article spécial qui a été envisagé, mais il serait bon que le principe de ces dispositions fût adopté dès maintenant.

M. YOSHITOMI (Japon) déclare que l'amendement proposé par la délégation soviétique lui paraît très compliqué et demande réflexion. Il estime, en conséquence, que cet amendement devrait être renvoyé au Sous-Comité des questions navales. La Conférence a surtout pour objet de sauvegarder la sécurité de la Turquie. Or, si l'on admet qu'en temps de guerre les bâtiments de guerre des belligérants passent librement dans les Détroits, l'on s'expose au danger que ces bâtiments se livrent à des actes d'hostilité et que la Turquie, en voulant les en empêcher, ne soit entraînée dans la guerre par la force des choses. Dans ces conditions, il serait indispensable, dans l'intérêt de la sécurité de la Turquie, d'insérer à l'alinéa 3 une clause spéciale interdisant le libre passage du Détroit aux bâtiments de guerre des nations belligérantes. Cette clause pourrait être rédigée comme suit : « Il sera interdit aux bâtiments de guerre des belligérants de passer les Détroits. »

Le PRÉSIDENT estime que l'amendement soviétique et l'amendement japonais soulèvent des questions trop importantes pour n'être discutés que dans un simple sous-comité d'experts. Il convient de les examiner au Comité technique d'abord, en se réservant bien entendu de renvoyer au Comité des experts ceux de leurs points qui auraient besoin d'être éclaircis par des techniciens.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) irait même plus loin que le Président, car il doute que le Comité technique soit lui-même compétent pour traiter des grandes questions de principe que posent l'article 7 et les projets d'amendement qui s'y rapportent. Ces questions devraient, à son avis, être discutées en séance plénière de la Conférence. En tout cas, il réserve à leur sujet l'opinion de la délégation du Royaume-Uni. Le contre-amiral Bellairs fait observer ensuite que la Conférence n'a pas renvoyé l'article 7 au Comité technique, mais qu'elle a simplement ajourné cet article.

M. LACHKEVITCH (Union des Républiques soviétiques socialistes) déclare qu'il aurait préféré voir examiner en séance du Comité technique l'amendement soviétique à l'article 7, mais qu'il est impossible de ne pas tenir compte de l'objection formulée par le contre-amiral Bellairs au sujet de la compétence du Comité en cette matière. Si toutefois les autres membres du Comité ne se ralliaient pas au point de vue du représentant du Royaume-Uni, M. Lachkevitch serait disposé à examiner l'article 7 et les amendements qui s'y rattachent dès maintenant.

M. YOSHITOMI (Japon) déclare qu'il avait eu pour but principal de faire ajourner l'examen du projet d'amendement soviétique qu'il n'a pas encore eu le temps d'étudier suffisamment. Que cet amendement soit réservé pour un examen ultérieur du Sous-Comité naval ou de la Conférence elle-même, peu lui importe. L'essentiel c'est qu'il n'ait pas lieu dès maintenant. Dans ces conditions, M. Yoshitomi se rallie à la suggestion du contre-amiral Bellairs, étant entendu que le projet d'amendement soviétique et le projet d'amendement japonais subiraient le même sort.

Le capitaine de vaisseau ECONOMO (Grèce), M. POZZI (France) et M. NEICOFF (Bulgarie) déclarent que, comme le délégué du Royaume-Uni, ils préféreraient que l'article 7 et les amendements qui s'y rattachent fussent discutés en séance plénière.

Quelques observations sont encore présentées sur la question de procédure, à la suite de quoi le Comité *décide* de réserver l'ensemble de l'article 7.

Article 8.

Le PRÉSIDENT signale que, dans cet article, se pose également la question des navires auxiliaires. L'article 8 se rattache d'ailleurs par plus d'un côté aux articles 6 et 7.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) n'a pas d'observation spéciale à présenter en ce qui concerne cet article, mais désirerait savoir ce que signifient au juste les mots suivants : « en temps de guerre, la Turquie étant belligérante, le passage des bâtiments de guerre et des navires auxiliaires est subordonné à une autorisation spéciale de la Turquie ». Il semble que cette autorisation puisse être accordée ou refusée par la Turquie comme elle l'entend; par conséquent, cette stipulation irait plus loin que celle qui est applicable au passage des Détroits en temps de paix.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) confirme l'interprétation donnée par le contre-amiral Bellairs au projet d'article 8. Il est certain qu'en temps de guerre, la Turquie étant belligérante, la liberté de passage des navires de guerre ne saurait être pour ainsi dire automatique. Elle doit dépendre des relations de la Turquie avec les Puissances auxquelles ces navires de guerre appartiennent.

Le PRÉSIDENT estime que la portée de l'article 8 où il est fait référence à l'article 6 restera incertaine jusqu'à ce que l'on soit fixé sur la teneur exacte de ce dernier article.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) regrette de ne pas partager entièrement l'avis du Président. En réalité, l'article 8 n'est pas lié à l'article 6, car il traite de la sécurité de la Turquie en temps de guerre alors que l'article 6 envisage l'hypothèse du temps de paix. L'article 8 jouerait le cas échéant, nonobstant les dispositions de l'article 6. D'autre part, M. Menemencioglu croit devoir faire observer qu'en séance plénière l'article 8 n'a provoqué ni observation ni réserve.

Le PRÉSIDENT tient à préciser qu'il n'a nullement l'intention d'atténuer le droit de la Turquie de se défendre dans l'hypothèse prévue à l'article 8 et déclare que, pour sa part, il accepte parfaitement ledit article 8, surtout après l'explication qui en a été donnée par M. Menemencioglu.

Le représentant de la Turquie a signalé que l'article 8 n'avait provoqué ni observation ni réserve, en séance plénière. Le fait est parfaitement exact, mais il ne s'ensuit pas que le Comité technique n'ait pas à discuter cet article. En ce qui le concerne, le Président considérerait qu'une telle manière de voir limiterait exagérément la compétence du Comité technique.

Le capitaine de vaisseau ECONOMO (Grèce) estime qu'il y a lieu, en tout cas, d'établir une distinction entre les bâtiments de guerre et les navires auxiliaires, car les seconds ne sont pas armés et ne peuvent pas constituer un danger pour la Turquie en temps de guerre s'ils passent les Détroits.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) expose qu'en ce qui concerne les navires auxiliaires, la question a été posée en termes concrets par la délégation française, qui a parlé des bateaux transportant du combustible pour la marine française. On a fait état, au sein de la Conférence, des dispositions de la Convention de Londres au sujet des navires auxiliaires, et le Président de la délégation turque a donné son approbation à ces dispositions. Ceci étant, comment la délégation turque pourrait-elle établir une distinction entre bateaux auxiliaires de diverses catégories ? En ce qui concerne les bateaux pétroliers, le Gouvernement turc ne désire en aucune façon entraver le ravitaillement de la flotte française ou d'une autre flotte étrangère en combustible. Jusqu'à présent, les navires pétroliers ne portent pas de flamme de guerre, ce qui permet de donner satisfaction à la délégation française, tout en respectant les dispositions adoptées à Londres et sans faire une distinction, d'ailleurs difficile à établir, entre diverses catégories de navires auxiliaires.

Le PRÉSIDENT fait observer que la distinction qu'avait envisagée la délégation française en ce qui concerne les navires auxiliaires ne s'appliquerait pas à l'article 8. D'ailleurs, toute la question des bâtiments auxiliaires a été réservée. La suite de la discussion de l'article 8 pourrait être ajournée jusqu'au moment où les experts navals auront apporté une solution à la question qui leur a été posée.

Il en est ainsi *décidé*.

Article 9.

M. YOSHITOMI (Japon) renouvelle les réserves présentées en séance plénière par le premier délégué japonais.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) croit se rappeler que le premier délégué du Japon n'avait, en séance plénière, formulé de réserve qu'en ce qui concerne la référence à la Société des Nations. Faut-il comprendre maintenant que la réserve japonaise s'applique à l'ensemble de l'article ?

M. YOSHITOMI (Japon) répond que la réserve japonaise s'applique surtout à la fin de l'article, c'est-à-dire à partir des mots : « en avisant... ». Elle concerne donc les mesures que la Turquie doit prendre vis-à-vis de la Société des Nations et des Puissances signataires.

Le PRÉSIDENT rappelle qu'à la suite des explications fournies par M. Politis, le premier délégué japonais s'était réservé de n'exprimer l'opinion de sa délégation qu'après avoir reçu les instructions de son Gouvernement. A la suite de l'intervention de M. Sato, le représentant du Royaume-Uni avait suggéré la suppression des mots : « ... en en informant », qui mettaient la Société des Nations et les Puissances signataires sur le même pied.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) expose que la délégation turque a inséré l'article 9 dans son projet afin de rendre une autorité suprême juge de l'état de menace de guerre où, dans l'hypothèse de

l'article 9, la Turquie prétendrait être. Il s'agit là d'une obligation qui découle pour la Turquie de sa qualité de Membre de la Société des Nations. Si, tout en respectant les droits et les obligations de la Turquie à ce titre, l'on pouvait trouver une autre solution visant la constatation de l'existence de l'état de menace de guerre par les signataires de la convention ou par un autre groupe d'Etats, la délégation turque serait toute prête à s'y rallier.

M. YOSHITOMI (Japon) remercie M. Menemencioglu de l'effort qu'il veut bien faire pour tenir compte de la situation, difficile à cet égard, du Japon.

M. LACHKEVITCH (Union des Républiques soviétiques socialistes) demande si la délégation japonaise propose un texte pour remplacer celui contre lequel elle a élevé des objections.

Le PRÉSIDENT fait observer que le premier délégué japonais s'est réservé de donner des éclaircissements lorsqu'il aura reçu des instructions complémentaires. On ne peut donc, pour le moment, que laisser la question en l'état.

En qualité de délégué de la Roumanie, il rappelle qu'il a présenté en séance plénière trois observations qu'il se permet de réitérer :

En premier lieu, les fortifications que la Turquie se propose d'ériger la mettent, selon lui, complètement à l'abri des dangers auxquels l'article 9 a pour but de parer. Ces fortifications épaulent d'une façon singulièrement efficace la flotte turque, de sorte que les mesures prévues à l'article 9 peuvent paraître excessives.

En second lieu, si ces mesures devaient être prises à l'égard de tous les pavillons, c'est-à-dire aussi bien à l'égard des pavillons amis qu'à l'égard des pavillons des pays se trouvant en état de tension de guerre avec la Turquie, il en résulterait une situation assez peu équitable pour les premiers.

En troisième lieu enfin, selon la délégation roumaine, l'avis à la Sciété des Nations devrait précéder l'application par la Turquie des dispositions de l'article 8.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond sur le premier point que le moyen le plus efficace envisagé par la Turquie pour défendre les Détroits consiste à miner ceux-ci. Donc les bâtiments n'auraient plus, en période de tension, la même facilité pour passer les Détroits qu'en temps de paix et il y aurait lieu d'appliquer l'article 8 qui prévoit une autorisation préablale.

Sur le deuxième point, M. Menemencioglu fait observer que ce sont précisément les mesures prises par la Turquie dans le cas de menace de guerre qui ne permettent pas, pour leur propre sécurité, de laisser les bâtiments de guerre et les navires auxiliaires, même amis, traverser librement les Détroits.

Sur le troisième point, la délégation turque a déjà eu l'occasion de s'expliquer en séance plénière. Toutefois, M. Menemencioglu croit devoir souligner que les menaces de guerre ne se développent plus actuellement comme autrefois. Elles ne passent pas par ces stades successifs de tension, elles n'aboutissent plus à un ultimatum, la guerre survient inopinément et le pays qui est menacé doit prendre d'urgence des mesures s'il ne veut pas que sa force principale soit détruite dès le début des hostilités. Prendre ces mesures après avoir envoyé l'avis à la Société des Nations revient à ne rien faire, car ce qu'il importe avant tout c'est d'agir sans retard. Du reste, aucun Etat ne prendrait les mesures prévues à l'article 9 par référence à l'article 8 sans de sérieuses raisons. Enfin, la Société des Nations, immédiatement avisée, examine la situation et décide s'il y a menace de guerre. Si elle tranche la question par l'affirmative, la Turquie, dans l'hypothèse envisagée à l'article 9, ne peut que se féliciter d'avoir pris à temps les mesures qui s'imposent; si elle la tranche par la négative, la Turquie sera très heureuse de rapporter des mesures qui lui coûtent fort cher.

Le PRÉSIDENT, parlant en qualité de délégué roumain et sans vouloir entrer dans des considérations d'ordre très technique sur la valeur des fortifications que se propose d'édifier la Turquie par rapport à la valeur des autres systèmes de défense envisagés par ce pays, tient à souligner que l'Etat par lequel la Turquie se jugerait menacée n'est pas encore, au stade prévu à l'article 9, l'agresseur. Il répète, au surplus, qu'il y aurait quelque injustice à imposer la même mesure aux navires de l'Etat par lequel se croit menacée la Turquie et à ceux des Etats qui entretiennent avec elle des relations d'amitié.

Au surplus, l'état de tension est encore, au point de vue juridique, l'état de paix. On ne trouve, dans l'article 8 dont la disposition est essentiellement subjective, pas de sauvegarde suffisante des règles actuellement admises en droit international.

M. Contzesco est très respectueux, il a déjà eu l'occasion de le dire, de la sécurité turque. Seulement il juge que les mesures envisagées à l'article 9, prises sans déclaration de guerre et sans acte d'hostilité préalable, seraient prématurées. En réalité, la période de tension qui précède une guerre même moderne a toujours une durée appréciable, dix à quinze jours par exemple. C'est cette période que le Gouvernement roumain voudrait voir utiliser. Elle se situe entre le moment où la Turquie se juge en état de menace de guerre et le moment où la Société des Nations se prononce à ce sujet. Durant cet intervalle, M. Contzesco estime que les bateaux des pays qui ne sont pas jugés menaçants pour la Turquie par la Turquie elle-même ne méritent pas les entraves résultant de l'application des mesures prévues à l'article 9.

Reprenant la parole en qualité de Président, M. Contzesco expose que l'article 9 fait l'objet d'une proposition d'amendement de la délégation japonaise, d'une proposition d'amendement de la délégation du Royaume-Uni et de réserves de la délégation roumaine. Il estime que le mieux serait d'en ajourner la discussion.

Il en est ainsi *décidé*.

Article 10.

Aucune observation.

Section III. — Aéronefs civils et militaires.

Article 11.

Cet article est *réservé*.

Section IV.

Article 12.

Le Président se demande si cet article n'échappe pas à la compétence du Comité technique.

M. Menemencioglu (Turquie) estime qu'il gagnerait à être étudié en séance de Comité avant d'être discuté en séance plénière. La question n'est pas de savoir si la Turquie possède ou non la souveraineté sur les zones visées par la convention, elle est plus concrète. La préoccupation principale de la délégation turque est la suivante : dans la Convention des Détroits, elle fait abandon de certains droits qui relèvent de sa souveraineté, mais elle ne voudrait pas qu'en dehors de ces droits on puisse, en invoquant des principes généraux, prétendre que l'important n'est pas ce qui se trouve dans la convention, mais le fait que les zones en question sont soustraites au contrôle de la Turquie. Cela, le Gouvernement turc ne saurait l'accepter, car il entend réserver ses droits dans deux questions d'intérêt général au moins. L'une touche à la compétence générale de la police turque; il ne s'agit pas ici de la compétence au sens purement administratif, mais d'une compétence surtout judiciaire, du droit que la police turque a d'agir contre les perturbateurs de la navigation, contre ceux qui donnent asile à des criminels à bord de leurs bateaux, comme elle se réserve le droit de visiter les bateaux où des meurtres ou autres crimes auraient été commis. La Turquie envisage un passage innocent, non perturbateur, ne servant pas au transport de delinquants, et si l'on peut trouver une rédaction meilleure que celle qu'a proposée sa délégation, en ne faisant pas mention, par exemple, du concept de la souveraineté, elle sera la première à s'en féliciter.

Le Président rappelle que la délégation britannique avait exprimé la crainte, en séance plénière, que l'article 12 ne donnât lieu à une interprétation erronée (voir page 56). M. Menemencioglu vient de préciser le sens de la réponse qu'avait faite M. Aras à l'intervention de lord Stanhope. Comme délégué de la Roumanie, M. Contzesco se demande si, dans le cas où l'article 12 serait conservé tel quel, la possibilité subsisterait d'interpréter telle ou telle disposition de la convention d'un point de vue strictement juridique, ne tenant pas un compte exclusif de la souveraineté turque. Toutes les clauses de la convention ne sont pas de nature politique, il en est qui sont plutôt commerciales, sanitaires ou économiques. A supposer qu'une difficulté se produise au sujet de l'une ou l'autre de celles-ci et que la diplomatie ne parvienne pas à régler cette difficulté, un arbitrage serait-il possible malgré l'article 12 ? Le Gouvernement turc pourrait-il, dès à présent, donner à la Conférence l'assurance que toute question qui pourrait surgir et qui ne serait pas réglée par la voie diplomatique pourra faire l'objet d'un arbitrage ? La délégation roumaine est disposée à attendre la mise au point définitive de l'article 12 et elle espère que le Comité de rédaction sera en mesure, avec la collaboration de M. Aras et de M. Menemencioglu, de présenter un texte qui apaisera complètement ses inquiétudes.

M. Menemencioglu (Turquie) expose que la Turquie a conclu un assez grand nombre de traités d'arbitrage où est prévu le règlement des difficultés d'interprétation qui pourraient surgir au sujet d'actes conclus entre les signataires de ces traités. L'article 12 n'a pas pour but de soustraire la future convention des Détroits à l'arbitrage prévu par ces traités. La Turquie n'entend pas interpréter unilatéralement la convention, mais elle estime qu'il ne doit pas être possible, par le moyen d'une interprétation erronée, d'imposer à la Turquie des obligations autres que celles qu'elle a spécifiquement adoptées dans la convention. La préoccupation principale du Gouvernement turc est de réserver ses droits de police et de compétence judiciaire. La Turquie est membre de la Cour permanente de Justice internationale, elle a adhéré à la clause facultative, elle a signé des traités d'arbitrage, rien dans l'article 12 ne porte atteinte à cette situation.

M. Fitzmaurice (Royaume-Uni) précise que la délégation du Royaume-Uni avait éprouvé quelques inquiétudes, car le texte de l'article 12 pouvait être interprété de telle façon que la Turquie eût la faculté, en invoquant sa souveraineté, de se délier des obigations souscrites dans la convention. Lord Stanhope ayant exprimé cette crainte en séance plénière, M. Aras a bien voulu dire qu'il ne fallait voir à l'article 12 qu'une affirmation de la souveraineté turque sur la zone des Détroits et que cet article ne portait aucunement atteinte aux engagements soucrits dans les autres parties de la convention. M. Fitzmaurice pense qu'il y aurait intérêt à remplacer, dans le texte de l'article 12, le mot » souveraineté » par un autre qui pourrait être, par exemple, « autorité ».

M. Menemencioglu (Turquie) déclare que la délégation turque n'entend pas affirmer que, malgré les stipulations de la convention, la souveraineté de la Turquie reste entière. Cette souveraineté subit certaines restrictions du fait des stipulations inscrites dans la convention. La Turquie n'a pas l'intention de modifier unilatéralement un article quelconque de la convention. M. Menemencioglu a déjà eu l'occasion de dire quels droit il entendait se réserver. Pour illustrer sa pensée, il citera un exemple concret : si un navire se met à naviguer en zigzag dans le Bosphore, de façon à empêcher la navigation ou à foncer sur de petits bateaux, le Gouvernement turc entend avoir le droit de le mettre à la raison sans se voir opposer l'article qui prévoit la liberté absolue de passage. Il est possible que le comité de rédaction trouve, pour l'article 12, une formule plus appropriée.

Le PRÉSIDENT estime que les deux déclarations faites à cette séance par M. Menemencioglu sont de nature à dissiper une bonne partie des appréhensions qui se sont manifestées. Il compte sur le délégué turc pour faciliter au comité de rédaction l'établissement d'un texte plus explicite de l'article 12.

La suite de l'examen du projet de convention est *ajournée* à une séance ultérieure.

13. Communiqué à la presse.

Le Comité *adopte*, avec certaines modifications, le projet de communiqué à la presse qui lui est soumis.

SIXIÈME SÉANCE

Tenue le mardi 30 juin 1936, à 10 h. 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
M. FITZMAURICE.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
M. VARIKLETCHKOFF.

France : M. POZZI,
Contre-amiral DECOUX.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO,
M. CONTOUMAS.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI,
M. LACHKEVITCH,
M. MILLER.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER,
M. KORENITCH.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

14. Examen des textes renvoyés au Comité par la Conférence (Annexe I).

Le Comité a poursuivi l'examen du projet de convention du Gouvernement turc.

Article 13.

Le premier alinéa de l'article 13 n'a fait l'objet d'aucune observation.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) fait remarquer cependant que le deuxième alinéa doit être examiné conjointement avec le premier et tient à rappeler à ce sujet les observations présentées par la délégation du Royaume-Uni.

Il convient avec toutes les autres délégations que la remilitarisation des Détroits est une chose urgente, mais il fait observer que, dans plusieurs des pays signataires, il existe des dispositions constitutionnelles qui ne permettent pas que l'Etat prenne des engagements internationaux sans une ratification régulière des traités et conventions conclus. Force est donc de reconnaître que la convention elle-même ne saurait entrer en vigueur avant d'être ratifiée. Pour permettte cependant à la délégation turque de procéder sans tarder à la remilitarisation des Détroits, la délégation du Royaume-Uni avait proposé de joindre à la convention un protocole distinct prévoyant que les clauses de démilitarisation de la Convention de Lausanne seront abrogées dès la signature de la convention nouvelle.

Pour ce qui est de la convention elle-même, le délégué du Royaume-Uni estime qu'elle ne peut entrer en vigueur que si elle est ratifiée par tous ses signataires ou du moins par tous les signataires de l'ancienne Convention de Lausanne. Il s'agit d'un principe de droit international selon lequel une convention ne peut être revisée ou abrogée qu'avec le consentement de tous les signataires. La délégation turque a proposé que la convention entre en vigueur lorsqu'elle sera ratifiée par la majorité des signataires, mais, en sa qualité de juriste, M. Fitzmaurice est obligé de déclarer que cela lui semble impossible. Seule la ratification de tous les signataires de la Convention de Lausanne peut rendre possible la mise en vigueur de la nouvelle convention.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) comprend le point de vue du délégué du Royaume-Uni, mais fait observer que l'entrée en vigueur d'un traité en vertu d'une simple signature est un cas qui s'est produit à plusieurs reprises au cours de ces vingt dernières années. Des dispositions extrêmement importantes ont été mises en application en suivant cette procédure. D'ailleurs, on ne voit pas pourquoi il serait possible d'abroger les clauses de démilitarisation par une simple signature alors qu'il serait impossible d'en faire de même pour l'ensemble de la convention.

Pour ce qui est de la convention elle-même, le délégué de la Turquie estime qu'il serait également superflu d'attendre que tous les signataires de la Convention de Lausanne aient ratifié la nouvelle convention. Il y a des Puissances ayant des intérêts spéciaux qui n'ont pas ratifié la Convention de Lausanne et qui n'en font pas moins figure de Puissance principale à la Conférence actuelle : le délégué de la Turquie entend par là l'Union soviétique.

Il ne s'agit pas, en effet, d'un acte plurilatéral proprement dit; il s'agit plutôt d'une réglementation internationale instituée au bénéfice de tous les navires quel qu'en soit le pavillon. Si un certain nombre de Puissances participent à l'élaboration de cette réglementation internationale, c'est qu'elles ont des intérêts particuliers. L'Espagne et l'Argentine, par exemple, bénéficieront de la Convention qui sera conclue sans y être parties.

C'est pour cette raison que la délégation turque désire que soit examinée la question de savoir s'il n'est pas possible de mettre provisoirement en vigueur la convention, tout en tenant compte des dispositions constitutionnelles de certains pays. Il est en tout cas hors de doute que ces dispositions constitutionnelles sont les mêmes, qu'il s'agisse de l'ensemble de la convention ou seulement de certains de ses articles.

Le problème de la mise en vigueur définitive de la convention par voie de ratification pourrait être examiné par la suite, mais il est hors de doute qu'on ne saurait laisser à la merci d'une seule Puissance une réglementation internationale dont bénéficiera le monde entier.

Le délégué de la Turquie ajoute qu'il n'y a pas lieu, à son avis, de faire une distinction entre les Puissances signataires et non signataires de la Convention de Lausanne.

M. YOSHITOMI (Japon) affirme la volonté de son Gouvernement de donner à la Turquie la possibilité de remilitariser les Détroits. Il s'agit donc de trouver une formule permettant d'arriver à ce résultat indépendamment de la mise en vigueur de l'ensemble de la convention. Pour arriver à cette fin, M. Yoshitomi propose de constituer, à l'instar du Sous-Comité naval, un sous-comité juridique qui serait chargé de trouver une formule appropriée et qui examinerait en même temps les aspects juridiques de l'article 12.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) propose de renvoyer plutôt l'article 13 au comité de rédaction après avoir constaté qu'il y a extrême urgence pour la Turquie de mettre en vigueur certaines clauses de la convention, sans attendre la ratification. Le comité de rédaction, qui est présidé par un juriste aussi éminent que M. Politis, trouvera sans aucun doute une formule tenant compte des nécessités constitutionnelles des divers pays.

Le PRÉSIDENT croit comprendre que le souci de la délégation japonaise est de donner satisfaction à la délégation turque. Il fait observer cependant que les membres du Comité technique peuvent exprimer leur avis juridique également au sein du Comité lui-même, sans qu'il y ait lieu de constituer un sous-comité juridique. Comme vient de le dire le délégué de la Turquie, il ne faut pas oublier que le comité de rédaction est présidé par un des juristes des plus éminents de l'époque. Le Comité peut donc fort bien, après avoir achevé son échange de vues, se contenter de renvoyer la question au comité de rédaction.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) tient à préciser que la délégation du Royaume-Uni n'a, en ce qui la concerne, aucune objection contre la mise en vigueur de la convention dès qu'elle aura été signée. Il n'existe pas de dispositions constitutionnelles interdisant au Gouvernement de Sa Majesté de conclure des conventions dans ces conditions. Le délégué du Royaume-Uni croit savoir cependant que, pour d'autres pays, la ratification est une des conditions essentielles pour qu'un traité puisse entrer en vigueur.

Ceci dit, M. Fitzmaurice insiste sur l'argument qu'il vient de présenter quant à la nécessité du consentement de tous les signataires d'une convention pour que cette convention puisse être abrogée et remplacée par une nouvelle. C'est là un point de droit qui ne saurait être contesté. La Convention de Lausanne ne peut être abrogée qu'avec le consentement de toutes les parties, c'est-à-dire de toutes les Puissances qui l'ont signée et ratifiée. M. Fitzmaurice insiste sur ce dernier mot parce que certains des signataires de la Convention de Lausanne ne l'ont pas ratifiée et que, par le fait même, le consentement de ces Puissances est indispensable pour l'abrogation de la Convention de Lausanne.

Pour conclure, M. Fitzmaurice demande à la délégation turque quelle serait la situation au cas où une des Puissances signataires de la Convention de Lausanne refuserait de signer et de ratifier la nouvelle convention. La Turquie serait-elle liée par l'ancienne convention à l'égard de cette Puissance, ou bien aurait-elle le droit de lui appliquer les dispositions de la nouvelle convention ?

M. Fitzmaurice est convaincu qu'en pareille hypothèse, la Turquie serait liée par l'ancienne convention et qu'il en résulterait un régime double en ce sens que la Turquie serait liée, d'une part, par l'ancienne convention envers la Puissance en question et, d'autre part, par la nouvelle convention envers les autres signataires de la Convention de Lausanne. Il va de soi que ce serait là une situation impossible.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) constate que la question d'ordre juridique soulevée par le délégué du Royaume-Uni peut donner lieu à une discussion prolongée. Il pourrait faire observer que toute convention internationale exige que chaque contractant ne bénéficie des avantages assurés par cette convention que contre une prestation. La convention actuelle n'a pas le même caractère en ce sens

que les parties ne donnent pas quelque chose en échange de ce qu'elles obtiennent. Il ne s'agit pas d'un contrat synallagmatique, mais d'une réglementation internationale. Si donc un Etat ne signe pas la nouvelle convention, la Turquie ne sera pas tenue envers lui d'observer les dispositions de l'ancienne Convention de Lausanne, mais aura le droit d'appliquer à son égard les dispositions de la nouvelle convention, qui comporte une réglementation internationale. Ou bien le régime des Détroits fera l'objet d'une réglementation internationale, ou bien il sera réglementé sur le plan national par la Turquie. Si l'on adopte la réglementation internationale, on ne saurait admettre que l'un des signataires de l'ancienne convention, sous prétexte qu'il n'a pas signé ou ratifié la nouvelle, bénéficie d'un régime différent.

C'est là un problème d'ordre juridique sur lequel les opinions peuvent différer, mais le délégué turc ne croit pas qu'il y ait lieu de poser dès aujourd'hui la question de savoir quelles dispositions la Turquie appliquera à l'égard d'une Puissance qui refuserait d'accepter la nouvelle convention. Pour cette raison, le délégué turc estime que cette discussion pourrait être ajournée sans inconvénient.

M. Menemencioglu constate ensuite avec plaisir que la délégation du Royaume-Uni accepte, en ce qui la concerne, la mise en vigueur immédiate de la convention. Il exprime l'espoir qu'on n'éprouvera pas de difficultés à trouver le moyen de mettre provisoirement en vigueur la convention, quitte à trouver par la suite une solution en ce qui concerne la mise en vigueur définitive par la ratification de la majorité ou de la totalité des signataires. Ce qui est hors de doute, c'est qu'on ne peut pas laisser en suspens, en attendant une ratification indéfiniment retardée, un règlement qui a pour objet d'apaiser des inquiétudes très réelles et d'assurer les intérêts de tout le monde.

Néanmoins, le délégué turc déclare ne pas s'opposer à la signature d'un protocole séparé prévoyant l'abrogation immédiate des clauses de démilitarisation et la mise en vigueur, sans attendre la ratification, des dispositions de la nouvelle convention relative à l'état de menace de guerre.

M. Lachkevitch (Union des Républiques soviétiques socialistes) appuie le point de vue de la délégation turque et émet l'avis que le document élaboré, en raison de sa nature, ne saurait être comparé à une convention *inter se* ne concernant que les signataires. Il serait extrêmement regrettable qu'une réglementation internationale fût subordonnée à la ratification ultérieure d'un seul des signataires éventuels, et que le retard d'une telle ratification pût suspendre les effets de toute la réglementation qui serait éventuellement adoptée par la Conférence.

Le système de mise en vigueur anticipée proposé par la délégation turque est acceptable pour la délégation soviétique, qui est en mesure de signer la convention, étant entendu qu'elle entrera en vigueur avant la ratification.

Pour le cas improbable où un Etat ne ratifierait pas, le délégué de l'Union des Républiques soviétiques socialistes estime qu'on pourrait trouver un moyen intermédiaire permettant d'éviter la situation anormale qui consisterait à faire dépendre une réglementation internationale de l'ajournement indéfini d'une seule ratification.

Enfin, M. Lachkevitch tient à relever les observations du délégué du Royaume-Uni concernant la distinction entre les signataires de la Convention de Lausanne qui ont ratifié cette convention et ceux qui ne l'ont pas fait. Il croit comprendre que le délégué du Royaume-Uni a en vue l'Union des Républiques soviétiques socialistes. Il est vrai que l'Union soviétique n'a pas ratifié la Convention de Lausanne, mais elle en applique les dispositions depuis treize ans et elle a toujours été mise sur le même pied que les autres signataires. D'ailleurs, l'invitation a été adressée non pas aux parties à la Convention de Lausanne, mais aux Etats qui ont participé aux négociations d'où est née cette convention. Il est donc superflu de faire une distinction dans le sens suggéré par le délégué du Royaume-Uni.

M. Yoshitomi (Japon) répète que la délégation japonaise comprend la nécessité urgente de la remilitarisation de la zone des Détroits et qu'elle est prête à apporter toute sa collaboration pour donner satisfaction à ce désir légitime. Comme elle apprécie cependant toutes les difficultés qu'offrirait un compromis de cette nature, elle a proposé la constitution d'un sous-comité juridique chargé d'étudier le problème et de trouver un compromis. Si l'on estime cependant qu'il est difficile de constituer un comité juridique, elle ne voit pas d'inconvénient à ce que l'on étudie la question en Comité pour voir s'il est possible ou non de donner satisfaction à la Turquie.

Le Président se demande si la difficulté ne pourrait pas être tranchée en adoptant un système intermédiaire qui consisterait à fixer un délai de ratification pas trop long — deux à trois mois, par exemple — pour ne pas mettre la Turquie dans une situation embarrassante et pour permettre en même temps à tous les signataires de prendre les dispositions constitutionnelles nécessaires pour ratifier la convention, soit en bénéficiant du fonctionnement du parlement, soit en laissant au chef de l'Etat la possibilité de ratifier par décret. On pourrait prévoir en même temps que, si à l'expiration du délai fixé tous les pays n'ont pas ratifié la convention, cinq ratifications suffiront pour la mettre en vigueur à l'égard de tous les signataires.

M. Menemencioglu (Turquie) croit que cette formule pourrait être acceptée. Sous réserve d'en référer au chef de la délégation turque, il donnerait son adhésion à la proposition du délégué du Royaume-Uni relative à la signature d'un protocole séparé pour l'abrogation des clauses de démilitarisation et pour la mise en vigueur immédiate des dispositions relatives à la menace de guerre, combinée avec la suggestion que vient de faire le Président.

M. Fitzmaurice (Royaume-Uni) est également d'avis que cette suggestion pourrait constituer une base de discussion très satisfaisante pour le comité de rédaction. Elle ne constitue pas cependant une solution de la difficulté résultant du fait que tous les Etats parties à la Convention de Lausanne doivent donner leur consentement. Il se voit obligé de maintenir ses observations à ce sujet. La délégation turque a fait remarquer qu'il s'agissait d'un régime international. Ces remarques pourraient

être acceptées s'il s'agissait d'instituer un régime international entièrement nouveau. Or, il existe déjà un régime international que l'on propose de reviser; cette revision est impossible sans le consentement de tous les signataires.

M. Fitzmaurice espère que l'on ne se trouvera pas en présence d'une telle situation, mais la délégation du Royaume-Uni se réserve le droit de formuler de nouvelles observations si le cas se présentait.

M. Menemencioglu (Turquie) comprend les scrupules de la délégation britannique. Le point de vue juridique qu'elle vient d'exposer peut être parfaitement soutenu. Il fait cependant observer que les intérêts en cause lors de la Conférence de Lausanne étaient autrement plus importants que ceux dont on discute aujourd'hui. Or, si l'on examine les dispositions relatives à la ratification du Traité de Lausanne et à la mise en vigueur de la convention des Détroits, on constate que le système préconisé par la délégation turque a été déjà pratiqué à Lausanne, mais avec encore moins de restrictions.

Le Président constate que les points de vue respectifs des diverses délégations ont été suffisamment exposés et qu'il ne reste plus qu'à renvoyer les deux premiers alinéas de l'article 13 au comité de rédaction.

Le Comité *approuve* cette proposition et passe à l'examen du troisième alinéa.

Le Président rappelle que la délégation du Royaume-Uni avait en outre suggéré de ne pas limiter à quinze ans la durée de la convention, mais d'adopter une formule prévoyant sa tacite reconduction à moins d'un préavis de dénonciation notifié par l'un des signataires.

M. Menemencioglu (Turquie) accepte la clause de tacite reconduction.

M. Fitzmaurice (Royaume-Uni) fait observer que rien n'est prévu pour le cas où la convention serait dénoncée. Il estime qu'il serait utile d'insérer une disposition prévoyant qu'en pareil cas une nouvelle conférence, à laquelle tous les Etats signataires seraient tenus de participer, serait convoquée pour examiner le régime à substituer au régime prévu par la convention.

M. Menemencioglu (Turquie) répond qu'il va de soi que la question de la réglementation internationale à instituer après la dénonciation de la convention doit faire l'objet d'une nouvelle conférence. Il réserve cependant son opinion et fera connaître à une séance ultérieure le point de vue de sa délégation.

Le Président fait observer que des clauses analogues à celle que vient de suggérer la délégation du Royaume-Uni existent dans plusieurs autres conventions.

Le Comité examine ensuite le dernier alinéa de l'article 13.

Le Président attire l'attention sur la clause prévoyant que les Puissances qui voudront *proposer* des modifications à la convention à l'expiration d'une période quinquennale donnée devraient obtenir préalablement le consentement de la Turquie.

M. Fitzmaurice (Royaume-Uni) fait observer qu'il va de soi que la convention ne pourra être modifiée qu'avec le consentement des signataires et par conséquent de la Turquie. Il estime cependant qu'il n'est pas d'usage de subordonner au consentement de l'une des parties même les propositions d'amendement de la convention.

M. Menemencioglu (Turquie) explique que cette disposition est la conséquence logique de l'argumentation qu'il vient de développer au sujet de la ratification de la convention. Il a dit, en effet, qu'il s'agit d'une réglementation internationale qui peut être mise en vigueur sans que tous les signataires de l'ancienne convention l'aient ratifiée. Il est cependant hors de doute que cette règle ne saurait s'appliquer à la Puissance souveraine territoriale qu'est la Turquie et dont le consentement doit être en tout cas obtenu pour toute modification de la convention. Ceci étant entendu, M. Menemencioglu accepte la suppression, à la deuxième ligne du dernier alinéa, des mots « avec le consentement de celle-ci », sous réserve de consulter le chef de la délégation turque.

Le Président prend acte au nom du Comité de cette acceptation.

Il se demande s'il n'y aurait pas lieu de prévoir en outre que les Puissances désireuses de voir apporter des modifications au texte de la convention devront indiquer les motifs de leur demande et les points à reviser.

M. Menemencioglu (Turquie) ne voit pas d'inconvénient à l'insertion d'une pareille clause.

Le Président demande ce qu'il faut en pratique entendre par « période quinquennale ».

M. Menemencioglu (Turquie) explique que la première période sera comptée à partir de la signature et les périodes consécutives commenceront à courir de l'expiration de la période quinquennale précédente. Si toutefois la convention est revisée, la période quinquennale commencera à courir de la date de la revision.

Le Comité, ayant ainsi achevé la première lecture du projet de convention, *décide* de procéder à une seconde lecture à la suite de laquelle il établira le rapport à soumettre à la Conférence.

15. Réponse de la délégation turque aux questions posées par la délégation du Royaume-Uni au cours de la séance du 24 juin 1936.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) rappelle que la délégation du Royaume-Uni avait demandé certains renseignements épidémiologiques. Ces renseignements ont été reçus et il est en mesure de donner la réponse suivante :

« I. La délégation turque, répondant aux questions qui lui avaient été posées par la délégation du Royaume-Uni au cours de la séance du Comité technique en date du 24 juin 1936, a l'honneur de fournir comme suit les renseignements qui lui avaient été demandés :

» Au cours de l'année 1933, 103 cas de peste ont été signalés dans le bassin de la Méditerranée, dont un à Alexandrie, 38 dans les autres villes de l'Egypte, 18 en Tunisie, 41 dans les différents ports du Maroc et 5 à Philippeville.

» La majeure partie de ces cas sont parvenus à notre connaissance grâce au contrôle exercé par les autorités sanitaires turques des navires venant soit dans nos ports, soit dans la zone des Détroits. Nous avons puisé dans les bulletins publiés par l'Office international de l'hygiène à Paris des renseignements sur le restant des cas qui n'étaient pas parvenus à notre connaissance.

» II. Dans le bassin de la mer Noire, des cas de peste n'ont pas été signalés au cours de 1935. Par contre, il ressort des bulletins des maladies épidémiques publiés par l'Office d'hygiène de la Société des Nations que les gouvernements intéressés ont, au cours des neuf premiers mois de ladite année, déclaré qu'il y a eu en Russie occidentale 4.143, en Roumanie 2.802 et en Bulgarie 78 cas de typhus exanthématique, maladie prévue par la Convention sanitaire internationale.

» III. Au cours de l'année 1935, 86 navires provenant de ports contaminés demandèrent à passer en transit à travers les Détroits.

» IV. Aucun de ces navires provenant des lieux contaminés n'avait de médecin à bord. D'ailleurs, parmi les 5.444 bâtiments qui, au cours de l'année 1935, passèrent en transit de la Méditerranée à la mer Noire et *vice versa*, 8 seulement avaient un médecin à bord. Les autres bâtiments étaient de simples cargos n'ayant pas de médecin et privés de tous moyens prophylactiques.

» Très souvent, pour faire soigner ceux de leurs équipages malades, ces bâtiments, en passant par les Détroits, ont demandé assistance à notre organisation sanitaire qui leur a prodigué les soins requis.

» V. Les navires provenant des ports contaminés passent à travers les Détroits sous surveillance sanitaire, autrement dit conformément au règlement *ad hoc*; des agents de la police sanitaire placés à bord assurent le passage de ces navires sans donner lieu à contamination. Ces navires, pendant la traversée de la zone des Détroits, hissent à leur mât le jour un pavillon jaune et la nuit un feu rouge. »

Le PRÉSIDENT et M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) adressent leurs remerciements au délégué turc pour la célérité avec laquelle les renseignements demandés ont été fournis.

16. Communiqué à la presse.

Le Comité prend connaissance du projet de communiqué à la presse qu'il *adopte* après certaines modifications.

M. YOSHITOMI (Japon) constate qu'il est fait mention d'un protocole visant non seulement l'abrogation des clauses de démilitarisation, mais également la mise en vigueur des dispositions relatives à l'état de menace de guerre. Il croit comprendre qu'il s'agit des dispositions de l'article 9 et se voit obligé, en conséquence, de faire toutes réserves à ce sujet.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique qu'il s'agit simplement de la mise en vigueur de certaines mesures à prendre par le Gouvernement turc en cas de menace de guerre, sans rattacher cette disposition à la notification à donner à la Société des Nations.

M. YOSHITOMI (Japon) prend acte avec satisfaction de ces explications.

SEPTIÈME SÉANCE

Tenue le mercredi 1er juillet 1936, à 10 heures.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : M. RENDEL,
Contre-amiral BELLAIRS,
M. FITZMAURICE.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
M. VARIKLETCHKOFF.

France : Contre-amiral DECOUX,
Capitaine de vaisseau DELEUZE.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO,
M. CONTOUMAS.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI,
M. LACHKEVITCH,
M. MILLER.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER,
M. KORENITCH.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

17. Examen en deuxième lecture du projet de convention (Annexe I).

Préambule.

Le PRÉSIDENT rappelle qu'il avait été proposé de laisser au Comité de rédaction le soin d'arrêter le texte définitif du préambule. Il demande si le Comité a l'intention de procéder à un nouvel échange de vues ou s'il désire renvoyer le préambule au Comité de rédaction qui tiendra compte des observations présentées dans les séances plénières de la Conférence et au cours de la première lecture.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) propose de renvoyer le préambule au comité de rédaction avec mission d'établir un texte conforme aux articles de la convention qui seront adoptés.

M. RENDEL (Royaume-Uni) rappelle les observations présentées par lord Stanhope en séance plénière et fait remarquer qu'il est d'usage de n'arrêter le texte du préambule qu'à la fin, le préambule devant être un résumé des dispositions de la convention. Le comité de rédaction tiendra compte des suggestions d'ordre rédactionnel qui ont été formulées comme aussi de diverses questions d'ordre constitutionnel que pourrait soulever le texte du préambule. La délégation du Royaume-Uni appuie en conséquence la proposition de renvoyer le préambule au comité de rédaction étant entendu que la rédaction définitive ne sera arrêtée qu'en dernier lieu.

Le Comité *décide* de renvoyer le préambule au comité de rédaction qui sera chargé d'examiner tant les questions de forme que les questions de fond, lorsque le texte des autres articles aura été arrêté.

Article premier.

Le PRÉSIDENT rappelle que certaines délégations avaient estimé que cet article, qui n'ajoute rien d'essentiel à la convention, pouvait être supprimé sans inconvénient. Cette suggestion n'a donné lieu à aucune objection de principe.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) propose de laisser au comité de rédaction le soin de prendre une décision.

M. RENDEL (Royaume-Uni) soulève une question entièrement nouvelle qui, il en convient, aurait dû être posée plus tôt. Il a été frappé par le contraste qui existe entre l'article premier du projet turc et l'article premier de la Convention de Lausanne. Le texte de Lausanne affirme en effet le principe de la liberté de passage et de navigation dans la zone des Détroits. La délégation britannique estime que cette déclaration de principe a une importance considérable et constitue le fondement sur lequel repose l'ensemble de la convention. Il rappelle que la Conférence a été convoquée pour reviser la

convention actuelle en y apportant le minimum de modifications. L'objet de la Conférence est de libérer la Turquie des restrictions qui lui sont imposées à l'heure actuelle en ce qui concerne la fortification des Détroits. Il va de soi que cela entraîne un certain nombre de modifications des diverses dispositions de la convention en vue de rendre effective la sécurité de la Turquie dans la zone des Détroits et dans celle des Etats riverains de la mer Noire. La délégation du Royaume-Uni tient à faire tout ce qui est nécessaire pour réaliser les conditions de sécurité requises. Cela n'implique pas toutefois l'abandon de la déclaration de principe que la délégation du Royaume-Uni désire voir maintenir dans la nouvelle convention. Pour cette raison, elle voudrait voir insérer dans le projet actuellement à l'étude le texte de l'article premier de la Convention de Lausanne. Il va de soi qu'en admettant le principe de la remilitarisation des Détroits, la délégation du Royaume-Uni accepte la suppression, dans le texte dont elle propose le maintien, des mots « dans les airs », car on ne saurait mettre en doute la nécessité de réglementer strictement ou même d'interdire complètement le survol des zones fortifiées. Ceci étant admis, la délégation du Royaume-Uni ne voit pas quelle raison il pourrait y avoir d'abandonner le principe énoncé dans l'article premier de la Convention de Lausanne et d'en atténuer la portée d'une manière aussi frappante.

M. Menemencioglu (Turquie) comprend parfaitement le souci que vient de manifester la délégation britannique. Il fait cependant observer que le principe de la liberté de passage découle de la réglementation prévue dans la première partie du projet de convention turc pour les navires de commerce et que la réglementation envisagée dans la deuxième partie pour les navires de guerre ne comporte pas une liberté de passage aussi complète que jusqu'ici.

Si, en dépit de cela, on veut que la convention débute par une énonciation de principe, la délégation turque entend réserver son attitude et demande que cette question, qui n'a pas encore été touchée en séance plénière, soit soulevée à la Conférence.

Le contre-amiral Decoux (France) souligne, au nom de la délégation française, l'importance de la question soulevée par la délégation du Royaume-Uni. C'est là une question de principe qui n'a pas été touchée au cours de la discussion initiale. Le principe de la liberté de passage a été nettement posé non seulement dans la Convention de Lausanne, mais également à l'article 23 du Traité de Paix de Lausanne. La délégation française estime qu'il est bon de réaffirmer ce principe essentiel, qui n'est pas une innovation, dans la nouvelle convention.

M. Karandjouloff (Bulgarie) est d'avis que l'économie du projet turc gagnerait beaucoup si l'on commençait par énoncer le principe de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits. Il s'associe, au nom de la délégation bulgare, à la proposition du délégué du Royaume-Uni.

Le Président demande si en proposant de référer cette question à la Conférence, la délégation du Royaume-Uni entend par là que le Comité s'abstiendra, pour le moment, de discuter les points essentiellement techniques de la partie I du projet de convention.

M. Rendel (Royaume-Uni) répond qu'il n'y a aucune raison de ne pas continuer la discussion sur la partie I. Il s'agit uniquement de décider s'il y a lieu de maintenir dans la nouvelle convention une déclaration de principe qui figure dans la Convention de Lausanne et à l'article 23 du Traité de Paix. La délégation du Royaume-Uni ne voit aucune raison d'abandonner cette déclaration de principe. Ceci dit, elle ne voit aucun inconvénient à référer cette question à la Conférence.

M. Menemencioglu (Turquie) estime également que le Comité doit discuter les articles de la première section du projet. Si la déclaration de principe en question n'a pas été retenue dans le nouveau projet, c'est parce que le Gouvernement turc est convaincu que ce principe se trouve sauvegardé dans le corps même de la convention. Tout en réservant l'attitude de la délégation turque au cours de la discussion de cette question par la Conférence, M. Menemencioglu explique qu'il ne verrait peut-être pas d'inconvénient à ce que le principe de la liberté de passage fût énoncé au début de la convention mais, en aucun cas, une telle décision ne saurait porter préjudice à l'attitude prise par la délégation turque en ce qui concerne la discussion des articles 8, 9 et 11 de la convention.

Le Président constate que les limitations prévues aux articles en question atténuent sensiblement le principe de la liberté de passage et de navigation. Il estime qu'effectivement cette question devrait être discutée par la Conférence.

M. Miller (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que l'article premier dépend de la teneur de la convention elle-même. Il propose donc d'ajourner la rédaction définitive de cet article lorsque l'ensemble de la convention aura été élaboré. On pourra alors laisser au comité de rédaction le soin d'en arrêter le texte définitif.

Le Président constate que la proposition du délégué de l'Union des Républiques soviétiques socialistes diffère de celle qui vient d'être faite par le délégué de la Turquie. Il fait observer qu'il ne s'agit pas seulement d'une question de rédaction mais également d'une question de principe qui devrait plutôt être discutée par la Conférence.

M. Menemencioglu (Turquie), pour éviter toute équivoque, tient à préciser que la délégation turque n'a pas voulu répudier le principe de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits. La réglementation proposée par le Gouvernement turc montre qu'il admet ce principe. Ce que demande la délégation turque, c'est que la question de l'opportunité d'insérer ou non un article contenant une déclaration de principe soit discutée en premier lieu par la Conférence.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) estime que l'article premier peut être considéré comme une sorte de second préambule. C'est dans cet ordre d'idées que la délégation soviétique avait appuyé la suggestion faite au cours de la première séance du Comité technique de renvoyer cet article au comité de rédaction. La délégation soviétique considère que les principes ressortent de toute façon du corps de la convention. Cette question peut être discutée plus utilement par le comité de rédaction.

Le PRÉSIDENT, en sa qualité de délégué de la Roumanie, prend acte avec satisfaction de la déclaration du délégué de la Turquie, d'après laquelle le principe de la liberté de passage n'est ni ignoré ni méconnu dans la nouvelle convention. La Roumanie, qui attache le plus haut intérêt au principe de la liberté de la navigation, donnera son entière adhésion à toute proposition tendant à assurer le maximum de liberté compatible avec les garanties de la sécurité des Détroits. C'est avec ces sentiments que le Président a pris acte de la déclaration du délégué de la Turquie.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) croit comprendre que la proposition de la délégation du Royaume-Uni tend à ajouter à l'article premier du projet actuel, qui correspond à l'article 2 de la Convention de Lausanne, l'article premier de cette même convention. C'est parce qu'il s'agit d'une proposition tout à fait nouvelle qu'il demande que la question soit portée devant la Conférence et non pas parce que la délégation turque entend répudier d'une manière quelconque le principe de la liberté de passage. La délégation turque serait heureuse de voir ajouter cet article si l'opportunité de cette solution ressortait de la discussion en séance plénière. Il tient cependant à préciser d'ores et déjà que si l'insertion était décidée, il insisterait sur le maintien de l'article 12 du projet turc dans sa rédaction actuelle.

M. YOSHITOMI (Japon) comprend parfaitement le point de vue de la délégation britannique, mais fait observer qu'il y a une différence assez grande entre la Convention de Lausanne et le projet actuel au point de vue de la liberté de passage, qui fait l'objet de restrictions beaucoup plus grandes que sous le régime actuel. La proposition de la délégation du Royaume-Uni ne porte pas uniquement sur une question de formule, mais revêt une importance considérable et mérite d'être étudiée à fond. Pour cette raison, M. Yoshitomi estime que l'étude de la proposition doit être réservée à la Conférence plénière.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) déclare que la délégation de l'Union des Républiques soviétiques socialistes accepte que la question soulevée par la délégation du Royaume-Uni soit portée devant la Conférence.

Le Comité *décide* de soumettre la proposition du Royaume-Uni à la Conférence pour qu'elle soit discutée en séance plénière après les autres articles du projet.

SECTION I.

Article 2.

Premier alinéa.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) rappelle les déclarations faites au Comité par le premier délégué de la Turquie. Si la nécessité de percevoir les taxes sanitaires est reconnue, la délégation turque est prête à accepter que les taxes actuelles ne soient pas augmentées. D'autre part, à condition que le droit de percevoir les taxes soit reconnu, elle admet que le pilotage et le remorquage soient facultatifs, sauf pour le remorquage en cas de guerre ou de menace de guerre. Elle accepte également que l'on supprime les mots : « ou autres » figurant à la fin du premier alinéa, en ajoutant à l'énumération les taxes de sauvetage qui sont déjà admises par la Convention de Lausanne.

M. LACHKEVITCH (Union des Républiques soviétiques socialistes) demande si les mots « y compris les navires hôpitaux, yachts et bateaux de pêche » doivent être compris dans le sens limitatif et exclure les bâtiments qui, sans être des navires de guerre, ne sont pas des navires de commerce proprement dits comme par exemple les bateaux-pompes, les dragues, les brise-glace, etc.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que la délégation turque a adopté l'énumération de la Convention de Lausanne. Il ignore dans quel but cette énumération a été adoptée ni s'il est possible de trouver une énumération différente répondant aux préoccupations du délégué soviétique. L'idée de la délégation turque était de comprendre les navires n'ayant pas un caractère militaire quelconque. Il est disposé à accepter toute autre rédaction différant de celle de la Convention de Lausanne.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) estime qu'il faudrait adopter une expression englobant tous les navires autres que les bâtiments de guerre visés à la Section II. Il explique qu'il existe des brise-glace dans la mer Noire et qu'il y a souvent nécessité de faire passer ces brise-glace de la mer Noire dans la Baltique et *vice versa*.

M. RENDEL (Royaume-Uni) se déclare d'accord avec le délégué de l'Union des Républiques soviétiques socialistes au sujet de la nécessité de prévoir une formule englobant tous les navires autres que ceux qui sont visés par la section II.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) se rallie également à cette proposition. Il suggère qu'une définition appropriée soit élaborée par les experts navals.

Le PRÉSIDENT fait observer qu'outre les experts navals, il y aura probablement lieu de faire appel à d'autres experts. Il estime qu'une définition du genre de celle qui vient d'être suggérée est certainement préférable à une liste énumérative qui ne peut avoir qu'un caractère limitatif.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que si le Comité accepte la proposition britannique, il est peut-être superflu de renvoyer la question aux experts. On pourrait adopter les termes « autres que les bâtiments de guerre visés par la section II ».

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare ne pas être à même de se prononcer d'ores et déjà sur cette question qui est d'ordre essentiellement technique. Il préfère que la question soit discutée par des experts afin que le Comité n'adopte pas une formule qui aille à l'encontre des idées dont s'est inspirée la délégation turque en élaborant son projet.

Le Comité *décide* de soumettre la question aux experts.

M. CONTOUMAS (Grèce) fait observer que si l'on supprime à la fin du premier alinéa de l'article 2 les mots « ou autres » et si l'on donne ainsi un caractère limitatif à l'énumération des diverses taxes, il y aura lieu de modifier la rédaction de la dernière phrase de l'alinéa en tenant compte du fait que les droits de pilotage et de remorquage seront probablement reconnus facultatifs.

M. RENDEL (Royaume-Uni) rappelle le point de vue exposé par la délégation britannique qui estime qu'il n'y a aucune raison de modifier le texte de la Convention de Lausanne. En ce qui concerne cet article, la délégation britannique estimera avoir reçu entière satisfaction si le texte du point *a*) du paragraphe 1 de l'annexe à l'article 2 de la Convention de Lausanne est reproduit dans la nouvelle convention. Il est prévu dans ce texte comme aussi au point *b*) du même paragraphe que le pilotage reste facultatif.

En réponse à la proposition de la délégation du Royaume-Uni de reproduire intégralement le texte de Lausanne, la délégation turque propose à titre de compromis un retour partiel à la Convention de Lausanne. Il serait peut-être plus facile à la délégation du Royaume-Uni de donner son acceptation si la délégation turque consentait à rétablir le mot « directement » qui ne figure plus dans le projet turc.

Il est généralement admis que le pilotage doit être facultatif; quant au remorquage, M. Rendel n'est pas expert en la matière et ignore dans quelle mesure il peut être rendu obligatoire.

En conclusion, M. Rendel déclare que la délégation britannique, tout en insistant sur l'adoption du texte de l'ancienne convention, explique qu'il est bien entendu que les passages de ce texte qui ont trait aux sociétés concessionnaires doivent être supprimés comme ne répondant plus à la situation actuelle.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) rappelle qu'il a déjà exposé au Comité technique que le Gouvernement turc n'a jamais cru qu'en rédigeant le texte de la Convention de Lausanne, on avait en vue les services rendus par les sociétés concessionnaires uniquement parce qu'il s'agissait de sociétés. Il a toujours été persuadé que, si l'on a réservé dans la Convention de Lausanne les services en question, c'est parce qu'on a estimé que ces services sont indispensables. On ne peut pas concevoir qu'on ait tenu compte des seuls intérêts des sociétés concessionnaires. Les services des phares sont toujours concédés; le service de sauvetage est assuré aujourd'hui par le Gouvernement turc. Il est impossible d'admettre que les sociétés peuvent percevoir des taxes parce que ce sont des sociétés et que le Gouvernement ne peut pas en percevoir parce que c'est un gouvernement.

Pour ce qui est de la notion des services directement rendus, la délégation turque considère que, dans le cas des phares et du sauvetage, les services sont directement rendus et qu'il n'est pas possible de prétendre qu'il n'y a services rendus directement que lorsque des navires sont en perdition.

La délégation turque a accepté que le pilotage soit facultatif. Pour le remorquage, elle n'entend le rendre obligatoire qu'en cas de guerre ou de menace de guerre, lorsque les chenaux de navigation sont minés. En pareil cas, il est dans l'intérêt même de la navigation de rendre le remorquage obligatoire, et comme le Gouvernement turc met effectivement à la disposition des navires des remorqueurs il est hors de doute que des services sont effectivement rendus et doivent être rétribués. D'ailleurs, cette rétribution n'est pas très élevée.

En conclusion, M. Menemencioglu déclare que, si l'on admet le principe de la perception des taxes sanitaires sur lequel il est dans l'obligation d'insister conformément à ses instructions, il accepte le texte de Lausanne, y compris le pilotage facultatif.

M. RENDEL (Royaume-Uni) constate qu'il est extrêmement difficile de trouver une issue à cette discussion. Le Gouvernement turc se considère en droit, en vertu de la Convention de Lausanne, de percevoir les taxes sanitaires. Le point de vue du Gouvernement de Sa Majesté ne concorde pas avec celui du Gouvernement turc en ce qui concerne cette interprétation des obligations existantes. M. Rendel n'a pas d'instructions précises à ce sujet, mais il pourrait suggérer, à titre personnel, que du moment qu'il existe des divergences d'opinions sur une question d'interprétation, on dispose pour résoudre la question de plusieurs moyens de soumettre le différend à une instance juridique. Il n'est pas nécessaire d'introduire un article ayant pour effet de légaliser le point de vue de l'une des parties en ignorant celui de l'autre.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) rappelle que le Comité avait décidé de renvoyer à la séance plénière toutes les questions sur lesquelles seraient constatées des divergences accentuées.

Le premier délégué du Royaume-Uni avait dit en séance plénière que les gouvernements changent dans tous les pays et qu'on ne savait pas si un jour un autre Gouvernement turc ne déciderait pas d'augmenter les taxes actuellement perçues. La délégation turque, vu cette déclaration, a pensé que la délégation du Royaume-Uni attachait de l'importance au montant des taxes perçues par la Turquie et c'est pour cette raison qu'elle s'est déclarée prête à accepter une formule empêchant la Turquie d'augmenter les taxes sanitaires actuelles.

Pour ce qui est du fond de la question, la délégation turque est dans l'obligation de maintenir son point de vue d'après lequel la taxe sanitaire doit être obligatoire pour les navires en transit.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) fait observer que la Conférence est appelée plutôt à améliorer le régime de la navigation commerciale. Dans l'invitation adressée le 11 avril par le Gouvernement turc, il est dit que le Gouvernement de la République est prêt à étudier les propositions qui lui seront faites dans l'esprit le plus libéral pour le développement des communications et de la navigation commerciale entre la Méditerranée et la mer Noire. Or, le meilleur moyen de développer les communications est d'examiner les mesures pouvant libérer la navigation en transit des taxes qui la gênent aujourd'hui.

Dans une séance précédente du Comité, le délégué de la Bulgarie a eu l'occasion d'exposer quelle est la conception moderne de la liberté de navigation en transit, telle qu'elle découle de la Convention de Barcelone sur le régime des voies navigables, du Statut définitif du Danube et de la Convention sanitaire internationale de 1926. Pour ce qui est de cette dernière convention, M. Karandjouloff tient à préciser que c'est par inadvertance qu'il a dit qu'elle a été ratifiée par vingt Etats. En réalité, le nombre des ratifications est de trente-quatre.

Ces dispositions internationales, qui consacrent le principe de l'exonération de la navigation en transit des taxes sanitaires, montrent la voie dans laquelle la Conférence doit s'engager si elle veut contribuer au progrès et au développement de la navigation. Les Etats participant à la Conférence s'attireront un blâme très justifié s'ils font un pas en arrière ou s'ils laissent flotter dans le vague des questions importantes.

M. Karandjouloff exprime l'espoir que la délégation turque voudra bien faire un effort pour accepter la proposition de la délégation du Royaume-Uni. Il fait toutes réserves en ce qui concerne l'interprétation selon laquelle le Gouvernement turc a le droit, en vertu de la Convention de Lausanne, de percevoir des taxes sanitaires. Il accepte le point de vue de la délégation turque en ce qui concerne les taxes perçues par les sociétés concessionnaires.

Le contre-amiral DECOUX (France) approuve, au nom de la délégation française, les déclarations des délégués du Royaume-Uni et de la Bulgarie. La nouvelle convention des Détroits que l'on veut aujourd'hui élaborer doit comporter une réglementation aussi libérale que possible en ce qui concerne la navigation commerciale. La délégation française estime qu'il ne doit pas être perçu de taxes sanitaires des navires en transit. Si l'on admet le caractère obligatoire de ces taxes, on créera un précédent dangereux. Rien ne dit que d'autres Etats, forts de ce précédent, ne prétendront pas percevoir des taxes sanitaires dans d'autres détroits internationaux. C'est là un point qui mérite réflexion.

Le capitaine de vaisseau ECONOMO (Grèce) rappelle le point de vue exposé par la délégation grecque au cours d'une séance précédente. La délégation grecque estime que les taxes sanitaires ne peuvent pas être considérées comme l'équivalent d'un service directement rendu et que les bateaux en transit ne doivent pas acquitter cette taxe.

Pour ce qui est des autres taxes, la délégation hellénique approuve entièrement les observations du délégué de la Bulgarie en ce qui concerne la nécessité de toujours améliorer le régime de la navigation commerciale. A l'heure actuelle, les bateaux en transit acquittent trois taxes différentes : la taxe sanitaire dont la perception n'a jamais été admise comme justifiée, les droits de phares et la taxe de sauvetage. On peut concevoir des doutes quant à l'opportunité de la perception des droits de phares. Dans d'autres détroits également, il existe des phares dont bénéficie la navigation : un navire se rendant d'Amérique dans la mer Baltique utilise les services de près d'un millier de phares sans acquitter aucun droit. Les droits de phares perçus dans les Détroits sont d'ailleurs assez élevés et sont acquittés une fois à l'aller et une fois au retour, souvent sans que les navires aient recours aux services des phares.

Les droits de sauvetage sont acquittés par tous les bateaux qui entrent en mer Noire. On ne saurait affirmer qu'ils correspondent réellement à des services directement rendus. Ils sont d'ailleurs assez élevés puisqu'ils représentent, en valeur or, le triple de la taxe perçue avant la guerre.

La Grèce, qui occupe en tonnage le deuxième rang pour la navigation en transit, est particulièrement intéressée à la question des taxes. Le délégué de la Turquie a expliqué qu'il s'agit d'une somme de 50.000 livres sterling répartie entre les navires de vingt-six nations, mais il ne faut pas perdre de vue que 90 % de cette somme sont payés par les navires de cinq nations seulement. Il faut également tenir compte du fait qu'un cinquième seulement des navires grecs qui traversent les Détroits font escale dans des ports turcs. C'est pour cette raison que la délégation grecque donnera son adhésion à toute proposition tendant, si ce n'est à l'abolition, du moins à la diminution des taxes payées par la navigation.

Le PRÉSIDENT, parlant en qualité de délégué de la Roumanie, tient à déclarer tout d'abord que les observations qu'il a déjà présentées à ce sujet ou qu'il présentera à l'avenir, ne peuvent affecter en quoi que ce soit ses sentiments de cordiale compréhension et d'amitié envers le Gouvernement turc. Il s'agit uniquement d'une question commerciale, d'une question de bourse, que les gens de mer apprécient au plus haut degré. Les délégués roumains à la Conférence auraient mauvaise grâce à leurs yeux s'ils leur disaient, en rentrant de Montreux, que, pour ne pas indisposer leurs amis turcs, ils n'ont pas élevé la voix pour défendre leurs intérêts nationaux. Ils sont donc dans l'obligation d'intervenir à nouveau dans cette discussion, tant dans l'intérêt de leur propre pays que dans l'intérêt direct de ceux qui servent leur pays en mer. C'est pour cette raison que la délégation roumaine insiste tout spécialement sur le caractère du transit. On ne saurait considérer la navigation en transit, au point de vue sanitaire comme constituant un danger pour la Turquie. Si l'on étudie les règlements sanitaires turcs auxquels le Président s'est déjà référé dans une séance précédente, on arrive à la conclusion que, dans l'état actuel des choses, on doit convenir que le passage en transit, soit des bâtiments de guerre, soit des navires de commerce, n'est pas considéré comme présentant un danger de contamination

pour les Détroits. S'il en est ainsi, la taxe sanitaire n'est pas l'équivalent d'un service rendu mais devient une véritable taxe de navigation. C'est contre cette taxe de navigation que le Gouvernement roumain éprouve la nécessité de s'élever. Il ne voit d'ailleurs pas la possibilité de se rallier à l'interprétation que le Gouvernement turc a donnée et entend maintenir quant au texte de la Convention de Lausanne.

En réalité, il ne suffit même pas, pour que la perception d'une taxe soit légitime, qu'elle corresponde à un service effectivement rendu. Il faut encore que ce service soit reconnu indispensable. Si un règlement national turc rend obligatoire le recours à des services qui ne sont pas indispensables, la perception de la taxe n'est pas justifiée, même si elle correspond à un service directement rendu.

Il ne faut pas perdre de vue par ailleurs que la taxe sanitaire vient s'ajouter à une série d'autres taxes. Parmi ces taxes figurent, en premier lieu, les droits de phare. A ce sujet, le Président tient à faire observer que la Roumanie a, elle aussi, actuellement en service des phares et des radio-phares qui lui ont coûté pas mal d'argent. Or, elle ne perçoit de ce chef à la navigation internationale absolument aucune taxe. Si l'on admettait aujourd'hui le principe de la taxe sanitaire sur les bâtiments en transit — dont la nécessité est sérieusement contestée — et ceci pour une durée assez longue, à plus forte raison il faudrait en conclure que la Roumanie doit se considérer autorisée à percevoir pour les services rendus par ses phares des taxes sur la navigation venant des Détroits. Le Président ne voudrait pas que l'on vît l'ombre d'une intention arrêtée dans ces observations, qui sont présentées uniquement pour montrer que le principe dont s'inspire le Gouvernement roumain est le plus grand libéralisme en ce qui concerne les taxes perçues sur la navigation. Il n'impose des taxes que dans les cas où il lui est impossible de trouver dans son budget normal les sommes indispensables pour assurer les progrès techniques de la navigation. C'est ainsi, par exemple, qu'il a institué récemment une taxe de sauvetage; elle n'est cependant pas perçue des navires en transit, ni même de tous les navires faisant escale dans les ports, mais seulement des navires qui se livrent dans les ports à des opérations commerciales dûment constatées. D'ailleurs le montant de la taxe est insignifiant : il n'est que de 1 leu 50, soit environ 10 centimes français par tonne de registre.

Si la nouvelle convention doit consacrer aujourd'hui une pratique instituée d'une façon unilatérale — la Convention de Lausanne ne comportant pas aux yeux de ses signataires la perception d'une taxe sanitaire obligatoire des navires en transit, la situation de la Roumanie serait difficile. Toute sa navigation se trouverait grevée de charges définitivement consacrées pour de longues années — car il faut croire que la nouvelle convention sera de très longue durée — sans raisons plausibles.

Le Président conclut en déclarant que la délégation roumaine se rallie à tout ce qui a été dit par les autres délégations au sujet de la nécessité d'une réglementation aussi libérale que possible du passage en transit. Il serait profondément reconnaissant à la délégation turque de bien vouloir examiner dans un sentiment d'équité envers les pays participant à la Conférence, les observations qui viennent d'être exposées par toutes les délégations et de ne pas insister sur la perception de taxes non justifiées par l'ancienne convention et manifestement nuisibles aux intérêts de la navigation.

M. Menemencioglu (Turquie) tient à préciser que la reconnaissance par la Turquie du principe de la liberté de navigation ne doit pas s'entendre de la suppression des taxes nécessaires. La liberté de navigation s'entend des facilités données à la navigation effectuée à travers le territoire turc; elle ne signifie pas que la Turquie doit supporter les charges d'une navigation qui ne présente pour elle aucun avantage économique direct.

La délégation turque a déjà longuement exposé les inconvénients que le passage des navires en transit présente au point de vue sanitaire pour la Turquie. Des marchandises peuvent être perdues dans les Détroits, des passagers peuvent être débarqués clandestinement dans la mer de Marmara. On ne peut pas prétendre que la Turquie, parce qu'elle accorde à la navigation le libre passage à travers son territoire, assume des risques de contamination et supporte les dépenses que nécessitent les mesures à prendre pour prévenir ces risques.

Il ne faut pas perdre de vue que la liberté de passage accordée par la Turquie n'est pas la contrepartie d'une prestation fournie par les autres pays.

D'ailleurs, les taxes sanitaires et les droits de phare sont perçus également des navires turcs, et il est difficile d'admettre qu'un régime plus favorable soit institué pour les navires étrangers.

Pour ce qui est des droits de sauvetage, M. Menemencioglu explique que, depuis 1832, 1.500 navires ont fait naufrage. Sur les 11.200 personnes se trouvant à bord de ces navires, 10.430 ont été sauvées par les services de sauvetage. La délégation roumaine reconnaîtra qu'il s'agit là d'un service beaucoup plus important que celui qui est assuré par les radiophares de la côte roumaine. Les services de sauvetage fonctionnent uniquement au bénéfice de la navigation en transit et le Gouvernement turc n'est nullement tenu à en supporter la charge entière.

La Convention de Lausanne a admis, sans aucune possibilité d'interprétation, la perception des droits de phare et de sauvetage. Pour ce qui est de la taxe sanitaire, le délégué turc estime qu'elle doit être maintenue, tout en s'engageant à ne pas l'augmenter.

M. Menemencioglu conclut en exprimant le regret de se trouver pour la première fois dans l'impossibilité d'accéder à un désir exprimé par toutes les autres délégations. Il est dans l'obligation de maintenir intactes toutes les réclamations présentées à ce sujet.

Le Président constate que si l'on adopte le point de vue de la délégation turque, le texte de l'article 2 ne cadre pas avec la réalité des faits. Il y est dit, en effet, que les navires de commerce jouiront de la complète liberté de navigation et de passage « sans aucune formalité, taxe ou charge quelconques ». Pour mettre l'article en harmonie avec la multitude des taxes dont l'énumération suit, il faudrait supprimer ces mots. Il est en effet difficile de concevoir quelle autre taxe pourrait encore être perçue. On en compte déjà six : taxe sanitaire, phares, sauvetage, pilotage, remorquage et chambres de commerce, car il est effectivement perçu une taxe au bénéfice des chambres de commerce. Il faudrait donc substituer aux mots « sans aucune formalité, taxe ou charge quelconques » les mots « en acquittant les taxes suivantes » et en faisant suivre l'énumération des taxes perçues.

Etant donné que la délégation turque maintient son point de vue, le Président ne voit pas d'autre solution que de référer la question à la Conférence.

M. RENDEL (Royaume-Uni) estime également qu'en raison de l'attitude prise par la délégation turque, il y a lieu de référer la question à la Conférence. Il tient toutefois à exposer une ou deux considérations en priant la délégation turque de vouloir bien y réfléchir en attendant la discussion en séance plénière.

La délégation du Royaume-Uni tient à préciser qu'elle accepte toutes les taxes que le Gouvernement turc est en droit de percevoir en vertu de la Convention de Lausanne. Cela ne veut pas dire qu'elle estime que ces taxes sont équitables et que leur taux n'est pas trop élevé. Le Royaume-Uni entretient sur ses côtes un service de sauvetage très coûteux, sans percevoir la moindre taxe des navires qui en bénéficient; or, les risques de la navigation sur les côtes d'Angleterre sont plus grands que dans les parages des Détroits.

Pour ce qui est des taxes sanitaires, un différend existe au sujet de la légalité de la perception de ces taxes. Il semble bien que le Gouvernement turc éprouve lui-même des doutes à ce sujet car autrement il aurait accepté de reprendre le texte de la Convention de Lausanne. La délégation du Royaume-Uni a proposé de soumettre ce différend à une instance juridique.

M. Rendel tient à rappeler une fois de plus que la Conférence a été convoquée pour discuter la question de la remilitarisation des Détroits parce que l'article 18 de la Convention de Lausanne n'offre plus pour la Turquie des garanties suffisantes. Le Gouvernement du Royaume-Uni a pris note avec un soin particulier du fait que le Gouvernement turc a exprimé l'intention de discuter uniquement le problème militaire. La délégation turque est priée de considérer quelle serait la situation si des négociations engagées pour résoudre les problèmes militaires aboutissaient à de nouvelles charges pour la navigation commerciale. Il ne faut pas oublier que la marine marchande, dans tous les pays, jouit d'un appui très large de l'opinion publique. Il y a lieu de se demander quelle serait la réaction de l'opinion publique si une conférence convoquée pour discuter des problèmes militaires avait pour résultat d'aggraver la situation déjà difficile de la marine marchande.

Le Gouvernement turc se trouve aujourd'hui dans une situation privilégiée. L'opinion publique de tous les pays européens est très favorablement disposée à son égard surtout en raison de la correction admirable dont il a fait preuve dans la méthode choisie pour demander la revision de la Convention de Lausanne. On pourrait s'attendre à des réactions très fâcheuses de la part de l'opinion publique si on donnait l'impression que le Gouvernement turc a mis à profit cette Conférence pour obtenir par des moyens détournés des avantages auxquels les délégations présentes à la Conférence estiment qu'il n'a pas droit. En parlant de moyens détournés, M. Rendel n'entend nullement exprimer son opinion personnelle : il veut seulement signaler le danger qu'une telle opinion ne s'ancre dans les esprits et ne trouve son expression dans la presse.

La délégation du Royaume-Uni est prête à accepter la perception de toute taxe que le Gouvernement turc est en droit de percevoir en vertu de la Convention de Lausanne. S'il y a des doutes à ce sujet, il y a des instances juridiques auxquelles on peut avoir recours. Mais si la Conférence aboutit à l'abandon de droits légitimes, tous les gouvernements y compris le Gouvernement turc se trouveront vis-à-vis de l'opinion publique dans une situation fâcheuse.

Le délégué du Royaume-Uni prie la délégation turque de bien vouloir réserver à ces observations toute l'attention qu'elles méritent.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que les délégations pourront prendre position en séance plénière et qu'il n'y a pas grande utilité à poursuivre la discussion.

Il tient toutefois à préciser que la Turquie n'a pas envisagé la perception d'une nouvelle taxe : elle a demandé le maintien du régime de Lausanne. Sur ce point, il y a accord, sauf en ce qui concerne l'interprétation. Si la délégation turque demande qu'il soit fait mention expresse des taxes sanitaires, ce n'est pas parce qu'elle éprouve des doutes au sujet de l'interprétation des textes de Lausanne, mais parce qu'elle veut apporter plus de précision à ces textes et consolider le régime établi par la Convention de Lausanne.

Tout se ramène donc à la question de savoir si la rédaction adoptée à Lausanne comprend ou non les taxes sanitaires. Il appartiendra à la Conférence de se prononcer sur la nécessité d'apporter plus de clarté au texte de la convention.

Le Comité *décide* de référer la question à la Conférence.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) constate que le principe de l'égalité de traitement, non seulement en ce qui concerne la liberté de passage, mais également en ce qui concerne le montant des taxes, a été reconnu par toutes les délégations. Il se demande cependant si la rédaction actuelle du premier alinéa de l'article 2 ne pourrait pas donner l'impression que les mots « quels que soient le pavillon et le chargement » se rapportent uniquement à la liberté de passage et non pas au montant des taxes. S'il n'y a pas d'objections de la part des autres délégations, il suggérera d'insérer un alinéa spécial pour affirmer le principe de l'égalité de traitement en ce qui concerne les taxes. Cet alinéa pourrait être conçu en ces termes : « Les taxes seront égales quant à la nature et au taux pour tous les pavillons, y compris le pavillon turc ».

D'autre part, il n'est pas précisé si les taxes seront perçues d'après le tonnage ou d'après la quantité et la nature de la cargaison. Il est d'avis qu'il y a lieu de préciser que les taxes devront être perçues sur le tonnage sans tenir compte de la quantité ou de la nature du chargement.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que dans l'esprit de la délégation turque, l'égalité de traitement s'entend aussi bien de la liberté de passage que du montant des taxes. Il ne voit pas d'inconvénient à ce que le texte soit précisé dans le sens indiqué par le délégué de la Bulgarie.

Pour ce qui est de la perception de la taxe d'après le tonnage, c'est là une question technique qui pourrait être discutée plus utilement entre l'expert de la délégation turque et le délégué de la Bulgarie.

Le Comité *décide* de soumettre cette question aux experts.

18. Communiqué à la presse.

Le Comité *adopte*, avec certaines modifications le projet de communiqué à la presse qui lui est soumis.

HUITIÈME SÉANCE

Tenue le jeudi 2 juillet 1936, à 16 h. 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie)

Présents :

Royaume-Uni : M. LAMBERT,
Lieutenant-colonel PAYNE,
Capitaine de corvette BREMNER.

Bulgarie : M. NEICOFF,
M. VARIKLETCHKOFF.

France : Général MOUCHARD,
Contre-amiral DECOUX,
Capitaine de vaisseau DELEUZE.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO,
M. CONTOUMAS.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA.

Turquie : M. Müşfik Selâmi INEGÖL,
Capitaine de corvette Fahri KORUTÜRK.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. LACHKEVITCH.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER,
M. KORENITCH.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

19. Examen en deuxième lecture du projet de convention (Annexe I) (*suite de la discussion*).

SECTION III. — AÉRONEFS CIVILS ET MILITAIRES.

Article 11.

Le PRÉSIDENT expose que le Comité se trouve en présence de deux projets de texte. Le premier est celui qui figure dans le projet de convention proposé par le Gouvernement turc et qui est ainsi conçu :

« Les aéronefs civils et militaires ne peuvent pas survoler les Détroits; leur passage entre la Méditerranée et la mer Noire sera assuré conformément à la réglementation de la navigation aérienne en Turquie et par une route qui leur sera indiquée. »

Le deuxième est celui qui a été proposé par la délégation du Royaume-Uni et dont le texte suit :

« Il est reconnu que la Turquie est sur le même pied que tout autre pays pour régler le survol de son territoire et de ses eaux territoriales par des aéronefs civils ou militaires, et qu'elle jouit de plein droit d'une entière liberté d'y établir des zones dont le survol sera interdit.

» La Turquie s'engage néanmoins à fournir, dans le cadre des réglementations turques y relatives, les facilités nécessaires au passage, en toute sécurité, des aéronefs non militaires, quelle que soit leur origine ou leur nationalité, entre la Turquie européenne et la Turquie asiatique, et entre la Méditerranée et la mer Noire. »

La délégation turque a accepté que fussent supprimés dans son texte les mots « entre la Méditerranée et la mer Noire ».

Le Président considère que ces deux projets de texte d'article 11 doivent être mis sur le même pied en tant que base de discussion.

Le Lieutenant-colonel PAYNE (Royaume-Uni) rappelle la déclaration faite le 25 juin par lord Stanhope au sujet des zones interdites à l'aviation. La délégation du Royaume-Uni estime que, d'une façon générale, l'institution de nouvelles zones d'interdiction pour l'aviation civile est à déconseiller. Ces zones sont susceptibles de devenir une source d'embarras et parfois même de danger pour les aviateurs civils qui peuvent être obligés de descendre au-dessous des nuages pour déterminer leur position exacte, de faire des détours et, le cas échéant, de survoler des terrains ou des plans d'eau où ils ne peuvent atterrir avec sécurité en cas de panne de moteur. Au surplus, il est très douteux que l'institution de zones interdites offre, à l'heure actuelle, une sauvegarde réelle contre des tentatives d'espionnage. Aussi la délégation du Royaume-Uni serait-elle heureuse si le Gouvernement turc prenait la décision de ne pas instituer de nouvelles zones d'interdiction pour l'aviation civile dans le voisinage des Dardanelles et du Bosphore.

Au point de vue de l'aviation civile, les zones d'interdiction présentent des inconvénients particulièrement marqués lorsqu'elles sont situées dans le voisinage immédiat des routes suivies normalement par les aéronefs. Or, la route de terre naturelle qu'utilise l'aviation pour passer d'Europe en Asie traverse le territoire turc et notamment la zone des Détroits. Les routes que suivent les aéronefs qui partent des divers points d'Europe pour se diriger vers les divers pays d'Orient et *vice versa* convergent forcément, si elles empruntent la route de terre, vers la bande de terre relativement étroite qui sépare la Méditerranée de la mer Noire. La présence, dans cette zone, de la mer de Marmara, crée une nouvelle difficulté étant donné que les pilotes des appareils terrestres préféreront, pour des raisons de sécurité, franchir le Bosphore ou les Dardanelles où le trajet au-dessus de la mer est très court, à un passage au-dessus des parties plus larges de la mer de Marmara.

Il convient également d'examiner le cas des hydravions qui passent de la Méditerranée en mer Noire. Les pilotes des hydravions civils ne devraient pas être obligés à franchir des bandes larges de terre ferme. Si le Gouvernement turc ne désire pas que les hydravions qui se dirigent de la mer Noire vers la Méditerranée et *vice-versa* empruntent la route naturelle qui passe par les Dardanelles et le Bosphore, il conviendrait de fixer un autre itinéraire qui passerait, par exemple, par le golfe de Saros et la rive nord-ouest de la mer de Marmara et qui permettrait aux hydravions de se trouver, autant que possible, à une distance des plans d'eau qui leur permettrait d'amérir en cas de besoin.

En ce qui concerne les garanties que les zones d'interdiction offrent contre l'espionnage, on pense, en Grande-Bretagne, que les récents progrès de la photographie et le développement rapide de l'aviation privée et de l'aviation commerciale ont enlevé presque toute valeur aux zones d'interdiction en tant que protection contre les tentatives d'espionnage. C'est pourquoi l'on s'oriente, en Grande-Bretagne, vers la suppression de toutes les zones d'interdiction, sauf celles dont le survol présenterait un danger pour l'aviation, telles que les zones où sont situées des fabriques d'explosifs.

En temps de guerre, il peut être essentiel et possible dans la pratique de prendre des mesures efficaces pour empêcher les aéronefs de survoler des localités où l'on pourrait observer des mesures d'ordre naval ou militaire. Toutefois, il est extrêmement douteux que l'on puisse appliquer des mesures réellement efficaces en temps de paix. Au surplus, même si le survol de toute la péninsule de Gallipoli était interdite par le Gouvernement turc, les aéronefs pourraient néanmoins prendre obliquement des photographies de toute cette région en se tenant le long de la côte occidentale, en dehors des eaux territoriales turques. Il en serait de même pour la rive méridionale de la mer de Marmara. Dans les régions côtières, les zones d'interdiction sont particulièrement dénuées d'efficacité pour assurer la protection contre l'espionnage.

En vertu de l'article premier de la Convention de 1923 et des règles énoncées dans l'annexe à cette convention pour fixer les conditions du passage des navires de commerce et des aéronefs dans les Détroits, il est prévu que les aéronefs non militaires jouissent d'une complète liberté de navigation et de passage dans les Détroits de jour et de nuit, sauf en temps de guerre lorsque la Turquie est belligérante; même dans cette hypothèse, le passage des aéronefs civils neutres est autorisé sous certaines conditions. Toutefois, la Convention de 1923 ne contenait aucune disposition sur le survol des Détroits dans le sens transversal; il est évident que le trafic aérien est maintenant plus dense dans ce sens. Les autorités de l'aviation civile britannique désirent donc savoir quelles zones d'interdiction le Gouvernement turc se proposerait éventuellement de conserver dans le voisinage des Dardanelles et du Bosphore et quels couloirs de franchissement seraient réservés à l'aviation civile passant de Turquie d'Europe en Turquie d'Asie et de la Méditerranée en mer Noire. Le Ministère de l'Air britannique estime que ces couloirs devraient être aussi larges que possible et devraient être conçus de façon à éviter aux appareils terrestres le survol de vastes espaces liquides et inversement d'éviter aux hydravions de franchir de larges zones de terre ferme. D'une façon générale, cette réglementation devrait permettre le passage des aéronefs civils en toute sécurité et prévoir un nombre suffisant de terrains ou de plans d'eau où les hydravions et les appareils terrestres pourraient atterrir ou amérir d'une façon sûre en cas de besoin.

Enfin la délégation du Royaume-Uni tient à souligner que la Turquie, comme tous les autres pays a naturellement le droit absolu d'instituer comme elle l'entend des zones d'interdiction sur son territoire. Les pays qui sont parties à la Convention internationale de la navigation aérienne n'ont pas renoncé à ce droit. Cependant, la Commission internationale de navigation aérienne a recommandé en 1935, à sa vingt-troisième session, que les Etats contractants :

> « 1° Réduisent l'exercice du droit qui leur est reconnu à l'article 3 de la Convention (c'est-à-dire d'instituer des zones d'interdiction) au minimum compatible avec leurs intérêts;
>
> » 2° S'efforcent, lorsqu'ils prendront des décisions au sujet de l'emplacement et de l'étendue des zones d'interdiction, de réduire au minimum les inconvénients qui peuvent en résulter pour la navigation internationale;
>
> » 3° De passer en revue, à la lumière des principes ci-dessus énoncés, les zones dont le survol est interdit aux aéronefs dans leurs territoires. »

Le droit qu'a la Turquie d'instituer des zones interdites sur son propre territoire n'est pas discuté; ce que la délégation du Royaume-Uni désire savoir, c'est dans quelle mesure le Gouvernement turc se propose de faire usage de ce droit; elle aimerait également connaître les facilités que le Gouvernement turc offrirait aux aéronefs civils passant dans le voisinage des Détroits en remplacement des facilités accordées par la Convention de 1923. Se plaçant à ce point de vue, la délégation du Royaume-Uni estime que le projet d'article qu'elle a proposé pourrait utilement se substituer à l'article 11 du projet turc et traduirait plus exactement l'intention des parties contractantes.

Le général MOUCHARD (France) déclare que la délégation française considère, comme M. Paul-Boncour a eu déjà l'occasion de le dire, que la question des aéronefs civils et militaires devra faire l'objet d'une étude approfondie. Il se propose, pour sa part, de l'examiner objectivement devant le Comité avant même que ne soit abordée la question des textes.

M. INEGÖL (Turquie) estime que c'est en premier lieu l'article 11 du projet turc qui est à l'étude. Ce texte a provoqué plusieurs observations en séance plénière, un amendement y a été proposé par la délégation britannique et, de l'avis de la délégation turque, cet amendement devrait être étudié à la lumière du projet turc. Par ailleurs, la délégation turque sera très heureuse d'entendre l'exposé annoncé par le général Mouchard et elle se réserve de répondre à la délégation française et à la délégation britannique après avoir réfléchi sur les points énoncés par ces deux délégations.

Le général MOUCHARD (France) s'associe entièrement aux déclarations que vient de faire le délégué britannique. Il se propose d'examiner les différences qui résulteront, par rapport à la situation établie par le Traité de Lausanne de 1923, de la remilitarisation des Détroits.

En premier lieu, il est bien évident que la remilitarisation des Détroits amènera un changement complet dans la situation qui était consacrée par le Traité de Lausanne. Est-ce à dire que les conditions nécessaires pour assurer la sécurité turque doivent abroger le principe, jusqu'ici reconnu, de la liberté de passage des Détroits ? Le général Mouchard ne le croit pas. Il considère qu'on peut, en même temps garantir la sécurité des Détroits et conserver la liberté de passage, les seules modifications à apporter à l'exercice de cette liberté concernant ses modalités d'application. Or, ces modifications peuvent être réduites sans qu'il en résulte d'entrave pour la liberté de passage qui d'absolue devient seulement relative. A cet égard, le représentant du Royaume-Uni a déjà fait observer que les conditions mises au passage peuvent être plus ou moins libérales selon l'opinion que se fait le Gouvernement turc des mesures à prendre pour prévenir l'espionnage.

La première question qui se pose est donc celle de savoir si le principe de la liberté du passage des Détroits sera conservé avec des modalités d'application différentes de celles qui sont prévues dans le Traité de Lausanne. Cette question ne concerne pas seulement l'article 11 mais encore le préambule et l'article premier de la convention.

En second lieu, quelques points paraissent devoir être précisés.

Le premier de ces points est relatif au passage de la mer Méditerranée à la mer Noire; le Président l'a considéré comme réglé et le représentant de la France ajoutera tout simplement que la stipulation, dans sa pensée, s'applique également au passage des aéronefs civils et militaires de la mer Noire à la mer Méditerranée. Il rappelle que M. Paul-Boncour avait souligné la nécessité de prévoir dans la convention un passage permettant les communications entre l'Europe et l'Asie. Cette préoccupation a reçu satisfaction, du moins le général Mouchard le croit, par la suppression des mots « entre la Méditerranée et la mer Noire ». Toutefois, il convient de bien marquer que l'expression leur passage» signifie un passage pouvant s'effectuer en toute sécurité. Les techniciens français ont pour leur part envisagé plusieurs couloirs de franchissement : le premier va de la mer Méditerranée à la mer Noire par le survol des territoires européens, le deuxième réunit les deux mers par le survol de l'Asie et le troisième réunit l'Europe à l'Asie par le survol des Détroits. Ces couloirs de franchissement doivent, dans l'esprit de la délégation française, permettre un survol de toute sécurité dans des conditions normales de vol, c'est-à-dire que ce survol doit pouvoir s'effectuer, lorsque les conditions atmosphériques sont normales, sans risque particulier; au cas où les conditions atmosphériques sont défectueuses ou lorsqu'un accident matériel survient, l'aéronef doit avoir la possibilité d'atterrir dans des conditions normales de sécurité. Là se pose la question de savoir s'il n'y a pas lieu de prévoir des terrains d'atterrissage ou des plans d'eau où les aéronefs pourraient se poser en cas de besoin. Une précision sur ce point est nécessaire.

En troisième lieu, l'article 11 stipule que le passage des aéronefs « sera assuré conformément à la réglementation de la navigation aérienne en Turquie... ». Sur ce point, le général Mouchard trouverait plus normal qu'on appliquât les règles de la Convention internationale de la navigation aérienne. On n'enlèverait rien par là à la sécurité turque puisque, en vertu de ladite Convention, la Turquie garderait le droit de fixer les conditions de survol de son territoire. Au cas où toutes les Puissances qui seraient parties à la future convention de Montreux ne le seraient pas à la convention aérienne, il pourrait être décidé que, pour les couloirs de franchissement visés à l'article11, les règles posées dans la Convention internationale de la navigation aérienne s'appliqueraient.

Il y a enfin une question importante, celle du passage des aéronefs militaires en temps de guerre. La Convention de Lausanne de 1923 prévoit qu'il sera appliqué, en temps de guerre, le même traitement aux aéronefs militaires qu'aux navires, c'est-à-dire que le passage des uns et des autres sera réglé par la Convention XIII de La Haye de 1907. Par application de cette convention, un aéronef traversant la zone des Détroits pourrait rester vingt-quatre heures dans un port turc, s'y ravitailler et y subir des réparations. Ne serait-il pas possible à la délégation turque d'accepter une disposition analogue, l'hypothèse étant qu'on se trouve en temps de guerre, la Turquie restant neutre. Le problème, le général Mouchard le répète, présente une grande importance. Il pourrait se faire, en effet, qu'en vertu des obligations d'assistance mutuelle souscrites soit dans le Pacte de la Société des Nations, soit dans les pactes régionaux, un pays ait à prêter son assistance aérienne à un autre et pour le faire

doive envoyer ses aéronefs au delà des Détroits. En prévision de ce cas, il pourrait y avoir intérêt à ce que la Turquie organise les bases nécessaires de part et d'autre des Dardanelles. Sur ce point également, une précision est nécessaire.

En terminant, le général Mouchard indique que l'examen qu'il vient de faire de la question d'un point de vue purement technique n'engage nullement, au point de vue politique, l'attitude de la délégation française.

M. Inegöl (Turquie) estime que les questions soulevées par le représentant du Royaume-Uni et le représentant de la France pourraient utilement faire l'objet de conversations entre experts des délégations qui s'intéressent à cette question.

Examinant successivement les points traités par le général Mouchard, le représentant de la Turquie souligne que le projet présenté par son Gouvernement n'abroge nullement la liberté de passage pour les aéronefs civils et militaires; ceux-ci auront toute liberté de passer, à condition de suivre la route qui leur sera indiquée. Le Gouvernement turc désire simplement interdire le survol libre de la zone des Détroits, ce qui ressort d'ailleurs du premier membre de phrase de l'article 11. On conviendra que l'idée de survol de régions fortifiées ne peut concorder avec les exigences militaires actuelles.

Pour ce qui est ensuite du passage entre l'Europe et l'Asie, M. Inegöl doit faire observer que la convention actuellement à l'étude réglera le régime de la navigation aérienne des Détroits et n'aura pas le caractère d'une convention aérienne s'appliquant à l'ensemble du territoire turc. C'est pourquoi le passage entre l'Europe et l'Asie n'a pas été mentionné par le Gouvernement turc dans son projet de convention. Bien que la Turquie ne soit pas partie à la Convention aérienne internationale de 1919, elle applique aux aéronefs survolant son territoire un régime qui donne satisfaction à tous les pays. Un grand nombre d'avions venant de l'ouest et se dirigeant vers le sud-est et *vice versa* traversent librement le territoire turc. M. Inegöl ne croit donc pas qu'il soit utile de songer à faire figurer dans cette convention des Détroits une clause qui intéresse d'une façon générale la navigation aérienne en Turquie.

Pour ce qui est du passage « en toute sécurité » que demande le général Mouchard et qui est prévu dans l'amendement britannique également, les avions qui survolent le territoire turc ont pleine faculté de descendre en cas d'intempérie. La Turquie entend faciliter le développement du trafic aérien, mais il conviendrait de savoir si, dans l'esprit du représentant de la France, un engagement devrait être souscrit par la Turquie au sujet de terrains d'atterrissage et de plans d'eau où, en cas de besoin, les aéronefs pourraient venir se poser.

En ce qui concerne la réglementation de la navigation aérienne en Turquie, le représentant turc est en mesure de dire que celle-ci sera conforme aux prescriptions des conventions générales.

Pour ce qui est enfin de l'application de prescriptions conformes à la Convention XIII de La Haye aux aéronefs, la question pourra être étudiée par les experts.

Le général Mouchard (France) déclare que, s'il l'a bien compris, le représentant de la Turquie considère que la liberté de passage subsiste, qu'elle n'est nullement abrogée mais que les modalités d'application de cette liberté sont modifiées du fait de la remilitarisation des Détroits. En somme, il n'y a aucune divergence entre les explications données par M. Inegöl et l'exposé qu'avait présenté le général Mouchard lui-même. Sans vouloir insister sur ce point le général Mouchard considère qu'il devrait faire l'objet d'une stipulation dans la convention.

Le Président fait observer — à la suite des conclusions du général Mouchard — qu'il est dit dans le projet turc d'article 11 que les aéronefs civils et militaires *ne peuvent pas survoler les Détroits*.

Le Général Mouchard (France) convient qu'il n'y a pas liberté entière de survol de l'ensemble des Détroits ni même de liberté entière de passage dans ce qu'on pourrait appeler le Détroit aérien institué par la Convention de Lausanne, mais il ne s'ensuit pas que la liberté de passage ne soit pas maintenue dans un couloir qui traverse la mer de Marmara dans une certaine direction.

M. Inegöl (Truquie) souligne qu'il n'y a aucune différence entre la manière de voir du délégué de la France et la sienne propre. Tout au plus, le général Mouchard a-t-il souligné l'élément abrogation, tandis que M. Inegöl s'était attaché à faire ressortir que la liberté de passage entre la mer Méditerranée et la mer Noire subsiste.

Le Président désirerait tout de même savoir ce que signifie au juste la stipulation qu'il a déjà citée : « les aéronefs civils et militaires ne peuvent pas survoler les Détroits », afin d'exclure toute possibilité de malentendu ultérieur.

M. Inegöl (Turquie) estime que le sens de cette disposition est clair. Elle vise à interdire le survol de la zone remilitarisée des Détroits.

Le général Mouchard (France) estime, d'un point de vue technique, qu'il serait nécessaire de définir ce qu'on entend par les Détroits. D'après le Traité de Lausanne, les Détroits comprennent le Bosphore, les Dardanelles et la mer de Marmara. Or la mer de Marmara n'est pas remilitarisée et il n'y a aucune raison, semble-t-il, d'en interdire le survol. Il est certain que des couloirs de franchissement seront indiqués par le Gouvernement turc. L'intention de celui-ci est-elle d'interdire totalement le survol de la région des Détroits ? Il n'y a pas lieu de le croire.

M. Inegöl (Turquie) reconnaît que dans l'article premier de la Convention de Lausanne, l'on dénomme « Détroits » le Détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore. En interdisant aux avions de survoler les zones remilitarisées, le Gouvernement turc ne défendra certainement pas tout passage à travers les Détroits. Il est naturel qu'il ménage un couloir de franchissement entre

l'Europe et l'Asie. Les avions se rendant d'Europe en Irak pourront survoler les Détroits à condition qu'ils suivent les couloirs et les routes qui leur seront indiqués par le Gouvernement de la République turque.

Le PRÉSIDENT rappelle que dans le texte primitif d'article 11 du projet turc il était stipulé que le passage des aéronefs civils et militaires « entre *la Méditerranée et la mer Noire* » serait assuré conformément à la réglementation de la navigation aérienne en Turquie et par une route qui leur serait indiquée. La réponse que vient de faire le représentant de la Turquie concerne le survol qu'on pourrait appeler transversal des Détroits. Quel est maintenant le régime que se propose d'appliquer le Gouvernement turc à la traversée longitudinale des Détroits, dans les deux sens ?

M. INEGÖL (Turquie) déclare que s'il a parlé plus particulièrement du passage transversal des Détroits, c'est tout simplement qu'il désirait apaiser certaines appréhensions que divers membres du Comité lui avaient semblé éprouver. Le passage dont il est question dans le projet turc est le passage longitudinal. Deux conditions sont mises à ce passage, à savoir, qu'il doit avoir lieu conformément aux règlements de la navigation aérienne en Turquie et par une route qui sera indiquée aux aéronefs.

Le général MOUCHARD (France) croit qu'un accord se dessine entre le représentant de la Turquie et lui-même. Il n'est pas question de limiter le passage de la zone des Détroits aux seuls couloirs mer Noire, mer Méditerranée; les Détroits pourront être franchis selon toutes sortes de directions pourvu que l'on s'en tienne aux couloirs de franchissement indiqués par le Gouvernement turc. Si telle est bien la pensée du Gouvernement turc, mieux vaudrait stipuler à l'article 11 que les aéronefs civils et militaires ne peuvent survoler les Détroits que par les routes que leur indiquera le Gouvernement turc. Il résulterait d'une disposition rédigée dans ce sens que la liberté de passage subsiste dans certains couloirs.

M. INEGÖL (Turquie) répète qu'il y aurait intérêt à ce que les experts de toutes les délégations intéressées aux questions que soulève l'article 11 examinent avec les experts turcs les stipulations dudit article afin de pouvoir présenter des conclusions lors d'une séance ultérieure du Comité technique.

Le PRÉSIDENT demande au représentant de la Turquie si les contacts qu'il a envisagés entre experts devraient avoir pour objet entre autres celui de déterminer un couloir de franchissement traversant la zone des Détroits.

M. INEGÖL (Turquie) ne saurait faire réponse à cette question avant de l'avoir examinée de plus près avec les experts de sa délégation.

M. LAMBERT (Royaume-Uni) souligne que la délégation britannique désire assurer la plus grande liberté de passage aux aéronefs civils dans la zone des Détroits. Or si la route qui sera désormais permise à ces aéronefs est indiquée dans la convention, cette précision ne pourra que gêner le Gouvernement turc au moment où il songera à abolir ou à restreindre la zone prohibée au survol. C'est là une des considérations qui ont amené la délégation britannique à présenter son amendement.

M. INEGÖL (Turquie) déclare que la délégation turque étudiera l'amendement britannique avec toute l'attention qu'il mérite.

Le lieutenant-colonel PAYNE (Royaume-Uni) estime qu'il serait bon que la délégation turque fasse connaître dès le début des conversations d'experts les zones qu'elle entend interdire au survol; les questions des routes à suivre, des couloirs de franchissement, etc., seraient examinées ensuite.

Le général MOUCHARD (France) donne quelques précisions sur divers points qu'il a traités dans son exposé. Il avait indiqué qu'il fallait envisager non seulement le passage entre la Méditerranée et la mer Noire, mais aussi entre l'Europe et l'Asie. Il tient à ajouter qu'il n'a jamais demandé qu'une précision fût inscrite dans le texte de la convention à cet égard; la délégation française a songé aux relations aériennes dans leur ensemble.

Le général Mouchard avait encore dit, d'un point de vue technique, que la meilleure méthode pour réglementer la navigation aérienne consisterait à adopter la Convention internationale de navigation aérienne. Le représentant de la Turquie a répondu que la réglementation turque actuelle donnait satisfaction et le fait est parfaitement exact. Toutefois, il convient de remarquer que cette réglementation n'est autre que celle prévue dans la Convention internationale de navigation aérienne et qu'elle continuera à donner satisfaction tant qu'on ne la modifiera pas. Si on omet de préciser que la réglementation envisagée à l'article 11 est celle de la convention en question, l'on n'est nullement assuré que le Gouvernement turc n'apportera pas un jour à sa réglementation actuelle des modifications qui pourront être gênantes pour l'aviation des autres pays.

Sur le régime à appliquer aux aéronefs militaires en temps de guerre, la délégation française demande s'il est possible de conserver la clause du Traité de Lausanne prévoyant que la Convention XIII de La Haye s'appliquerait aux aéronefs comme aux bateaux. S'il a bien compris, la réponse du représentant de la Turquie, celui-ci a dit qu'il n'existait, dans la Convention de Lausanne, aucune stipulation concernant les aéronefs.

M. INEGÖL (Turquie) précise qu'il n'avait relevé à ce sujet qu'un point de l'exposé du général Mouchard et avait dit que le passage des aéronefs ne faisait pas, dans le Traité de Lausanne, l'objet de stipulations distinctes.

Le général MOUCHARD (France) précise que la délégation française envisage dans la nouvelle convention l'insertion d'une clause analogue à la clause suivante du Traité de Lausanne : « En attendant la conclusion d'une convention internationale établissant les règles de neutralité pour les aéronefs, les aéronefs militaires jouiront dans les Détroits (en temps de guerre, la Turquie étant neutre) d'un traitement analogue à celui accordé aux bâtiments de guerre par la Convention XIII de La Haye de 1907. » Dans son exposé, le général Mouchard avait suggéré qu'il devrait être permis aux aéronefs, toujours dans l'hypothèse du temps de guerre, la Turquie restant neutre, de stationner vingt-quatre heures dans les ports turcs pour se ravitailler ou subir des réparations.

La suite de l'examen de l'article 11 est *ajournée*.

Il est *décidé* que les questions soulevées au cours de la discussion qui vient d'avoir lieu seront examinées par les experts des délégations qui s'y intéressent, dès que la délégation turque aura bien voulu indiquer le moment de cette réunion.

20. Titres à donner aux sections I et II du projet de convention.

Sur une proposition de la délégation française formulée afin de tenir compte de certaines observations présentées par la délégation soviétique lors de la dernière séance (voir pages 222-223), le Comité *décide* de donner à la section II le titre suivant : « Bâtiments de guerre, y compris les navires auxiliaires » et à la section I, celui-ci : « Navires de commerce et autres bâtiments non visés par la section II ». Il sera apporté, dans le corps même de la convention, les modifications qu'entraînent ces changements de titres.

21. Mode d'établissement des taxes.

Le PRÉSIDENT rappelle à la délégation turque la question posée par la délégation bulgare, au cours de la dernière séance du Comité, au sujet du mode d'établissement des taxes.

M. INEGÖL (Turquie) déclare que la pratique des autorités turques consiste à percevoir les taxes d'après le tonnage.

NEUVIÈME SÉANCE

Tenue le vendredi 3 juillet 1936, à 10 h. 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : M. RENDEL,
Contre-amiral BELLAIRS,
Capitaine de vaisseau MACDONALD,

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
M. VARIKLETCHKOFF.

France : M. POZZI.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO,
M. CONTOUMAS.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA.

Turquie : Général GÜNDÜZ,
M. SADAK.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. LACHKEVITCH,
M. MILLER.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER,
M. KORENITCH.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

22. Examen en deuxième lecture du projet de convention (Annexe I) (*suite de la discussion*).

Article 3.

Le PRÉSIDENT rappelle l'intervention en séance plénière de M. Politis relative à l'acception dans laquelle doit être entendu le terme « neutre ».

Il rappelle également que la question de savoir s'il fallait reproduire dans cet article la clause rendant le pilotage facultatif a été réservée en attendant qu'un accord intervienne au sujet de l'article 2. Il fait ensuite observer qu'il avait été entendu que les dispositions du deuxième alinéa seraient englobées dans un article général traitant des obligations de la Turquie en sa qualité de Membre de la Société des Nations.

Ceci dit, le Président prie la délégation turque de bien vouloir préciser la signification exacte des termes « *en temps de guerre*, la Turquie étant neutre ». S'agit-il d'une guerre entre Etats voisins, entre Etats plus éloignés, en Europe, en Asie ?

M. SADAK (Turquie) explique qu'il faut entendre par là l'état de guerre entre deux ou plusieurs Puissances autres que la Turquie, quelle que soit la situation géographique des Etats belligérants

M. RENDEL (Royaume-Uni) se référant aux observations du Président relatives au deuxième alinéa, estime que cet alinéa doit être supprimé et que toutes les dispositions relatives aux obligations découlant pour la Turquie de sa qualité de Membre de la Société des Nations doivent être comprises dans un seul article général plutôt que d'être disséminées dans les divers articles de la convention.

Le Comité *approuve* le point de vue du délégué du Royaume-Uni.

Sur la proposition du Président, il est *convenu* de remplacer, au premier alinéa, les mots « les navires de commerce y compris les navires-hôpitaux, yachts et bateaux de pêche » par la formule adoptée la veille par le Comité, à savoir « navires de commerce et autres bâtiments non visés par la section II ».

Article 4.

Le PRÉSIDENT rappelle que le délégué de la Roumanie avait fait une observation au sujet des mots « à condition que ces navires n'assistent en aucune façon l'ennemi » et que le délégué de la Turquie avait accepté d'adopter la formule correspondante du point *c*) du paragraphe 1 de l'annexe à l'article 2 de la Convention de Lausanne, à condition de supprimer la mention des aéronefs et des transports de troupes.

Le délégué de la Turquie avait également accepté la proposition du délégué de la Bulgarie d'adopter pour le deuxième alinéa le texte correspondant du même point de la Convention de Lausanne, à condition de préciser que le passage des navires de commerce n'aurait lieu que de jour. Il demande si le Comité veut, d'ores et déjà, arrêter les textes ou s'il est préférable de retenir les idées et de laisser au Comité de rédaction le soin d'élaborer le texte définitif.

M. SADAK (Turquie) déclare qu'il vaut mieux s'en remettre au Comité de rédaction.

M. RENDEL (Royaume-Uni) appuie cette proposition mais tient à formuler une réserve. Considérant les divergences d'opinions qui se sont manifestées au sujet des articles 2 et 5 du projet, la délégation du Royaume-Uni a estimé que le meilleur moyen de faire avancer les travaux de la Conférence était de présenter un texte amendé de projet de convention établi sur la base du projet turc et tendant à concilier les idées du Gouvernement turc avec les vues du Gouvernement du Royaume-Uni. Le projet de la délégation du Royaume-Uni pourra être déposé à bref délai.

Le PRÉSIDENT rappelle ensuite qu'à l'occasion de la proposition de substituer au deuxième alinéa de l'article 4 le texte correspondant de la Convention de Lausanne, le délégué de la Roumanie avait soulevé la question de la gratuité des services de pilotage et de remorquage lorsqu'ils sont imposés en temps de guerre.

M. SADAK (Turquie) déclare que la délégation turque tient à réserver la question de la taxe de remorquage jusqu'à la solution définitive de celle des taxes sanitaires.

Il en est pris acte.

Article 5.

Le PRÉSIDENT rappelle que cet article avait été réservé à la demande de plusieurs délégations comme se rattachant à la question des taxes visées à l'article 2. Il avait été en outre convenu de supprimer au deuxième alinéa, les mots « de la journée » afin de bien préciser que le contrôle pourra s'exercer à toute heure du jour et de la nuit.

M. SADAK (Turquie) estime que du moment que la délégation du Royaume-Uni a l'intention de présenter un texte amendé, il est préférable d'attendre ce texte avant de discuter l'article 5.

Il en est ainsi *décidé*.

SECTION II.

Article 6.

Le PRÉSIDENT souligne la difficulté qu'il y a à discuter un article dont les principes fondamentaux restent réservés. Il se demande cependant s'il n'y a pas quelques points qui pourraient être discutés indépendamment de la solution des questions de principe. On pourrait peut-être discuter la question des navires auxiliaires soulevée par la délégation française; la question des sous-marins; la question des porte-aéronefs, mise en avant par la délégation soviétique, et enfin la question des cas dans lesquels des navires de guerre pourraient être envoyés dans la mer Noire pour des buts autres que des visites de courtoisie.

Il fait cependant observer que la question des navires auxiliaires a été examinée par les experts navals et que celle des sous-marins subit un temps d'arrêt, la délégation turque ayant promis de donner une réponse définitive.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) rappelle qu'il avait été entendu d'insérer, au premier alinéa de l'article 6, les mots « des Etats non riverains de la mer Noire ». C'est la conséquence logique de la décision de consacrer un article spécial aux Etats riverains de la mer Noire.

M. RENDEL (Royaume-Uni) estime que la meilleure méthode à suivre pour arriver rapidement à une solution est de ne pas discuter les questions de détail avant qu'un accord ne soit intervenu au sujet

des principes. Il explique que le texte amendé que la délégation du Royaume-Uni se propose de déposer traite séparément de la question du passage des navires et de la sécurité de la Turquie, d'une part, et de la sortie des navires de la mer Noire, d'autre part.

Le PRÉSIDENT reconnaît qu'effectivement la discussion des questions de détail dépend de la décision à intervenir sur les questions de principe et que si l'on adopte la solution consistant à avoir deux articles distincts, les détails s'en ressentiront nécessairement.

M. SADAK (Turquie) déclare qu'à son avis également, il serait utile d'étudier tout d'abord le projet de la délégation du Royaume-Uni.

Le Comité partage ce point de vue.

M. YOSHITOMI (Japon) demande si l'expression « navires de guerre » employée au point *b*) de l'article 6 doit s'entendre dans la même acception que la formule employée au point *a*) et comprendre par ce fait même également les navires auxiliaires.

M. SADAK (Turquie) donne une réponse affirmative.

M. YOSHITOMI (Japon) estime qu'alors, il serait préférable d'adopter la même formule pour les deux cas, afin d'éviter de donner l'impression qu'on entend viser au point *b*) d'autres navires que ceux auxquels a trait le point *a*).

M. Yoshitomi rappelle ensuite que la délégation turque avait déclaré que le chiffre de 14.000 tonnes avait été fixé à la moitié environ du tonnage de la flotte turque. Il voudrait savoir si, dans le calcul de ce tonnage, on a compris également les navires auxiliaires de la flotte turque.

M. SADAK (Turquie) répond que l'on a fait entrer dans ce calcul les bâtiments de la flotte turque actuellement en activité, y compris les navires auxiliaires.

M. YOSHITOMI (Japon) demande si la délégation turque ne pourrait pas indiquer le chiffre du tonnage global de la flotte turque en activité.

M. SADAK (Turquie) répond que ce chiffre se trouve indiqué dans l'*Annuaire militaire* de la Société des Nations.

M. YOSHITOMI (Japon) fait observer que d'après le calcul de la délégation japonaise, les navires auxiliaires n'entrent pas dans le chiffre du tonnage global de la flotte turque en activité, chiffre qui a servi de base à la détermination du tonnage autorisé (14.000 tonnes).

M. SADAK (Turquie) rappelle que la délégation turque avait fait part au Comité de son intention de proposer une nouvelle rédaction dans laquelle les alinéas *b* et *d*) de l'article 6 seraient fusionnés. Lorsque cette proposition sera soumise au Comité, elle contribuera probablement à éliminer certaines préventions.

Le PRÉSIDENT fait observer qu'il y aura lieu, en temps voulu, de décider, d'après la nature des textes qui seront présentés, s'il convient d'employer l'expression « bâtiments de guerre y compris les navires auxiliaires » ou simplement l'expression « bâtiments de guerre ».

M. YOSHITOMI (Japon) demande si les tonnages mentionnés dans la convention s'entendent du tonnage Washington.

M. SADAK (Turquie) donne une réponse affirmative.

M. YOSHITOMI (Japon) demande si les navires-écoles qui veulent se rendre dans le port d'Istambul seront soumis aux mêmes restrictions que les bâtiments de guerre.

M. SADAK (Turquie) ne se voit pas en mesure de donner une réponse définitive, mais croit pouvoir dire d'ores et déjà que si les navires-écoles sont des navires armés, il est évident qu'ils doivent tomber sous le coup de ces restrictions. Cela dépend de la catégorie à laquelle appartiennent les navires-écoles.

M. YOSHITOMI (Japon) voudrait savoir si, au cas où le Gouvernement japonais exprimerait le désir d'envoyer deux croiseurs servant de navires-écoles pour présenter ses salutations au Gouvernement turc, ce dernier, bien que désireux d'accepter cette marque de courtoisie, serait obligé de refuser la visite au cas où le tonnage dépasserait la limite prévue.

M. SADAK (Turquie) remercie la délégation japonaise des bonnes intentions exprimées à l'égard du Gouvernement turc et fait observer que toutes ces questions seront réglées par la nouvelle convention qui sera élaborée.

Le PRÉSIDENT constate que les réserves formulées jusqu'à présent au sujet de l'article 6 et de ses différents paragraphes sont entièrement maintenues et devront être reprises à l'occasion de la discussion du nouveau texte.

Article 7.

M. RENDEL (Royaume-Uni) rappelle que lord Stanhope avait réservé en séance plénière l'attitude du Gouvernement de Sa Majesté en ce qui concerne cet article. Cette réserve est toujours maintenue et la délégation du Royaume-Uni a le regret de ne pouvoir prendre part à la discussion.

L'article 7 est *réservé*.

Article 8.

Le PRÉSIDENT rappelle que la délégation de Roumanie avait formulé une réserve quant à la rédaction de cet article, en raison de la mention des dispositions de l'article 6. Les termes de l'article 6 n'étant pas encore définis, la délégation roumaine maintient sa réserve.

M. RENDEL (Royaume-Uni) déclare que le Gouvernement de Sa Majesté est disposé à accepter l'article 8 quant au fond. Il n'a à faire à ce sujet aucune réserve, sauf en ce qui concerne les modifications de rédaction qui pourraient être apportées. Il fait observer que la réference aux dispositions de l'article 6 signifie que la réglementation prévue à l'article 6 ne doit pas s'appliquer dans le cas visé par l'article 8. La décision qui pourrait intervenir au sujet de l'article 6 ne saurait affecter l'article 8 quant au fond.

M. SADAK (Turquie) remercie le délégué du Royaume-Uni et déclare que la délégation turque est du même avis. Le principe de l'autorisation spéciale de la Turquie est déjà acquis. Il reste intact quelle que soit la teneur de l'article 6.

Le PRÉSIDENT propose de confier au Comité de rédaction le soin de décider s'il y a une relation à établir entre l'article 6 et l'article 8.

Cette proposition est *adoptée*.

Article 9.

Le PRÉSIDENT attire l'attention sur le fait que la délégation turque attache une grande importance à l'article 9. Il rappelle les observations présentées à ce sujet par la délégation de la Roumanie.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) demande si la Turquie s'engage à supprimer les mesures prises en vertu de l'article 9 au cas où la Société des Nations donnerait un avis défavorable.

Le PRÉSIDENT précise de son côté que la délégation de Roumanie avait déjà demandé que la notification à la Société des Nations précédât la mise en vigueur des mesures en question.

M. SADAK (Turquie) déclare que si la Société des Nations donne un avis contraire, la Turquie sera heureuse de reconnaître qu'il n'y a pas de menace de guerre et de rapporter les mesures exceptionnelles qu'elle aura prises.

M. RENDEL (Royaume-Uni) tient à faire observer à ce sujet qu'on ne voit pas très bien par quelle procédure précise la Société des Nations pourrait rendre un avis constatant qu'il n'y a pas de menace de guerre. Si la Turquie est membre du Conseil de la Société des Nations, on ne voit pas comment elle pourrait voter en faveur d'une résolution constatant que les mesures prises par elle en raison d'une menace de guerre ne sont pas justifiées. Il faudrait, dans ce cas, prévoir une procédure spéciale permettant que la décision du Conseil soit prise à la majorité.

M. SADAK (Turquie) déclare que la délégation turque est prête à étudier avec la délégation du Royaume-Uni tous les détails d'une procédure rendant possible l'application de l'article 9.

Le PRÉSIDENT rappelle qu'en sa qualité de délégué de la Roumanie il avait soulevé la question de savoir si les mesures exceptionnelles prévues à l'article 9 seraient prises à l'égard de tous les navires indistinctement ou seulement à l'égard de ceux qui paraissent constituer un danger pour la Turquie.

M. SADAK (Turquie) répond qu'il est très difficile de faire une distinction entre les navires des divers Etats. S'il y a danger de guerre, il est nécessaire que l'article 9 soit applicable à toutes les Puissances sans exception.

Le PRÉSIDENT déclare que la Roumanie est obligée de maintenir sa réserve jusqu'à la solution définitive de la question.

Article 10.

M. RENDEL (Royaume-Uni) constate que le texte de l'article 10 est la reproduction du paragraphe 6 de l'annexe à l'article 2 de la Convention de Lausanne, à cela près qu'aux maladies énumérées dans ce paragraphe on a ajouté la fièvre jaune et la variole, et qu'au lieu du « typhus » il est fait mention du « typhus exanthématique ».

Il demande quelles sont les raisons de cette adjonction.

M. SADAK (Turquie) n'est pas en mesure de donner un avis définitif à ce sujet, mais croit savoir qu'on a ajouté la mention de ces maladies parce qu'elle existe dans la Convention sanitaire internationale.

M. RENDEL (Royaume-Uni) propose de renvoyer l'article 10 au Comité de rédaction.

Il en est ainsi *décidé*.

SECTION III.

Article 11.

Le Comité *décide* d'attendre le résultat des conversations engagées entre experts des diverses délégations, conformément à la décision prise au cours de la séance précédente.

Section IV.

Article 12.

Le Président rappelle qu'à la suite des observations présentées par la délégation du Royaume-Uni, la délégation de la Turquie avait promis d'étudier la question avec la plus grande attention et avait accepté en principe de modifier le texte en substituant au mot « souveraineté » une expression plus appropriée. Le Président rappelle en outre que, dans une séance ultérieure, le délégué de la Turquie avait déclaré que si l'article premier de la Convention de Lausanne était inséré dans la nouvelle convention, il demanderait le maintien de l'article 12 dans sa forme actuelle. Il propose de renvoyer l'article au Comité de rédaction, sous réserve de l'interprétation et des explications promises par la délégation turque.

M. Rendel (Royaume-Uni), tout en ne s'opposant pas à la proposition du Président, estime que l'article 12, étant donné son importance considérable, devra probablement être discuté à nouveau par la Conférence. Il va de soi qu'aucune délégation n'a l'intention de restreindre la souveraineté de la Turquie sur la zone des Détroits, ni d'imposer de nouvelles limitations à l'indépendance de ce pays. Mais tout Etat qui signe une convention internationale apporte par le fait même des restrictions librement consenties à sa propre souveraineté. Si, toutefois, on insère dans la convention une clause de la nature de l'article 12, il y a lieu de craindre que cette clause ne puisse être interprétée comme signifiant que, le cas échéant, la Turquie pourrait se libérer de certaines obligations assumées en vertu de la convention si elle estimait qu'elles portaient atteinte à sa souveraineté.

M. Rendel est donc d'avis que la rédaction de l'article 12 doit être étudiée avec la plus grande prudence, bien qu'il n'y ait aucune divergence de vues quant au fond.

M. Sadak (Turquie) déclare qu'il est évident que si la Turquie signe une convention, elle en respectera toutes les dispositions. Il s'agit uniquement de préciser qu'on ne doit pas interpréter ses dispositions de manière à porter atteinte à la souveraineté de la Turquie.

Le Président tient à rappeler les déclarations faites au Comité par M. Menemencioglu, qui lui semblaient être beaucoup plus rassurantes que celles qui viennent d'être faites par M. Sadak. L'introduction de la notion de « souveraineté » dans l'application de la convention est de nature à provoquer des inquiétudes. Il va sans dire que du fait même qu'un Etat signe une convention, il limite volontairement sa souveraineté. Mais si après avoir accepté certaines limitations de cet ordre, un Etat demande l'insertion d'une clause prévoyant que les dispositions de la convention ne sauraient être interprétées comme portant atteinte à sa souveraineté, cela équivaudrait à reprendre d'une main ce que l'on donne de l'autre.

Des explications données par M. Menemencioglu, il résultait que la délégation turque est disposée à accepter que le mot « souveraineté » fût remplacé par une expression correspondant plus exactement aux intentions réelles du Gouvernement turc, dont le souci porte principalement sur l'exercice dans la zone des Détroits de son autorité, notamment en ce qui concerne la police de la navigation.

En sa qualité de délégué de la Roumanie, le Président confirme les réserves faites à ce sujet par sa délégation. Il ne considère donc pas l'article comme adopté et se réserve de s'y rallier plus tard, lorsque la délégation turque aura produit une nouvelle rédaction lui donnant satisfaction.

M. Sadak (Turquie) déclare qu'il n'a voulu ni restreindre ni élargir la portée des explications déjà fournies par la délégation turque.

Section V.

Article 13.

Le Président rappelle les observations dont a fait l'objet cet article en ce qui concerne la procédure de mise en vigueur de la convention; le protocole spécial à signer en même temps que la convention pour l'abrogation des clauses de démilitarisation; la mise en vigueur immédiate des dispositions relatives au danger de guerre; le délai de ratification; la durée de la convention et la procédure de revision.

M. Rendel (Royaume-Uni) explique que dans le projet amendé que la délégation du Royaume-Uni se propose de soumettre, il y a un nouveau texte comportant des solutions pour plusieurs points importants de caractère protocolaire, à savoir : 1° la substitution des dispositions de la nouvelle convention à celles de la Convention de Lausanne; 2° la procédure à suivre pour la revision des conventions; 3° la question de la durée, etc.

Quant à la troisième de ces questions, la délégation du Royaume-Uni voudrait proposer une extension considérable de la période mentionnée dans le projet turc.

M. Sadak (Turquie) estime que, dans ces conditions, il vaut mieux attendre que le texte amendé de la délégation du Royaume-Uni soit produit.

Le Président constate que le Comité technique, compte tenu des articles réservés pour les raisons multiples indiquées dans les procès-verbaux, a terminé la deuxième lecture du projet de convention et qu'il ne lui reste plus qu'à attendre que le projet de la délégation du Royaume-Uni lui soit communiqué pour reprendre, le cas échéant, la discussion, après la réunion de la Conférence.

23. Communiqué à la presse.

Le Comité *adopte* avec certaines modifications le projet de communiqué à la presse qui lui est soumis.

DIXIÈME SÉANCE

Tenue le vendredi 10 *juillet* 1936, *à* 17 *h.* 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
M. SEAL.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
M. NEICOFF.

France : Contre-amiral DECOUX,
Capitaine de vaisseau DELEUZE.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA,
M. PELLA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI,
M. MILLER.

Yougoslavie : M. RAYKOVITCH,
Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

24. Examen des textes et des questions renvoyés au Comité.

Article 9. — *Sous-marins.*

Le PRÉSIDENT rappelle que la délégation roumaine, appuyée par les délégations soviétique et bulgare, avait demandé que les Puissances riveraines de la mer Noire soient autorisées à faire entrer dans cette mer les sous-marins achetés ou construits au dehors, comme aussi à faire sortir de la mer Noire et à y faire rentrer les sous-marins nécessitant des réparations. Cette proposition a été accueillie avec sympathie par toutes les autres délégations et la Conférence a renvoyé la question au Comité technique.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répète la déclaration faite en séance plénière par le premier délégué de la Turquie, à savoir que la Turquie est disposée à envisager avec sympathie le droit des Etats riverains de la mer Noire d'acheter ou de faire construire des sous-marins au dehors et de les faire entrer dans la mer Noire. Elle est disposée également à autoriser la sortie des sous-marins pour le but défini de réparation, en donnant bien entendu avis au Gouvernement turc. Si toutes les délégations sont d'accord sur ce fait, il n'y a qu'à renvoyer la question au Comité de rédaction.

M. PELLA (Roumanie) explique qu'il a rédigé un texte et l'a soumis à plusieurs délégations. Le délégué de la Turquie s'est déclaré d'accord quant au fond, mais a exprimé des doutes quant à la forme. Un texte mis au point sera soumis au Comité de rédaction.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que s'il a éprouvé des doutes, c'est parce qu'il doit être bien précisé qu'il ne s'agit nullement d'autoriser la libre circulation des sous-marins des Etats riverains dans la zone des Détroits, mais seulement de permettre aux sous-marins construits ou achetés au dehors de rallier leurs bases de la mer Noire ou de sortir de la mer Noire pour être réparés.

Le PRÉSIDENT précise que c'est uniquement ainsi que la Conférence a entendu cette proposition et que c'est dans cet esprit qu'elle l'a approuvée.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) estime qu'il devrait être entendu que ce sont des sous-marins nouvellement construits qui doivent entrer dans la mer Noire. Si l'on admet cette conception, on est amené à conclure que c'est la construction de sous-marins pour les flottes de la mer Noire qui doit être notifiée au Gouvernement turc et qu'il ne s'agit pas en l'occurrence d'un préavis de passage ordinaire. On éviterait ainsi que la nouvelle définition ne constitue un prétexte pour la libre circulation des sous-marins dans les Détroits.

Le contre-amiral DECOUX (France) déclare que la délégation française est en faveur de l'insertion d'une disposition permettant l'entrée dans la mer Noire des sous-marins construits au dehors pour les flottes de la mer Noire des Etats riverains et prévoyant des facilités pour les réparations. Il rappelle cependant qu'en séance plénière M. Paul-Boncour, parlant d'un point de vue plus général, avait déclaré faire toutes réserves au sujet de l'interdiction de passage de sous-marins jusqu'à ce que le

texte des articles 14 et suivants ait été établi. La délégation française ne voudrait pas que la convention eût l'air de frapper d'une discrimination spéciale cette seule catégorie de bâtiments.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) estime qu'il serait plus sage que le Comité technique vît le texte de la disposition à insérer à l'article 9 avant de l'envoyer au Comité de rédaction. Il fait observer qu'il y a un certain nombre de points techniques à examiner. Il y a notamment à prévoir des règles de passage spéciales, par exemple le passage en surface. Comme, d'autre part, il s'agit d'une dérogation aux règles prévues par la convention, il y a lieu de se demander s'il ne faudrait pas qu'une notification spéciale fût faite à tous les signataires.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) tient à marquer son complet accord avec le délégué de l'Union soviétique. Dans l'esprit du Gouvernement turc, la notification à donner dans ce cas particulier n'est pas le préavis de passage ordinaire, mais bien un préavis à donner au moment de la commande. La Turquie a déjà, avec l'Union soviétique, une convention navale prévoyant la notification des délais de construction des unités mises en chantier pour les flottes de la mer Noire. Pour ce qui est donc de l'Union soviétique, la Turquie sait quelles unités seront mises en chantier et à quelles dates. Elle serait en droit de demander la même chose aux autres Etats riverains de la mer Noire pour ce qui est de la mise en chantier de sous-marins hors de la mer Noire.

Quant aux règles de passage, il va de soi que les sous-marins devront naviguer en surface. Peut-être y aurait-il lieu de prévoir également d'autres dispositions de cette nature.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) se déclare d'accord avec les délégués de la Turquie quant à la nécessité de notifier la date de mise en chantier ou d'achat. Il faut cependant observer que, pour les réparations, le préavis de quinze jours ne devrait pas être requis, étant donné qu'il s'agit en principe de cas urgents. On pourrait au besoin prévoir des limitations quant au nombre des sous-marins autorisés à passer simultanément par les Détroits, pour tenir compte de la sécurité de la Turquie.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond qu'il va de soi que dans des cas de cette nature le passage ne pourra être effectué que par un sous-marin à la fois. Pour ce qui est du préavis en cas de réparation, la délégation turque envisage un préavis pour la sortie et la rentrée. Elle serait disposée à examiner la possibilité de prévoir des allégements.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) fait observer que du moment qu'il s'agit d'un cas exceptionnel, il faudrait que tous les intéressés en fussent informés. Il s'agit donc de savoir si la notification doit être faite à tous les signataires ou seulement à la Turquie.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) répond qu'il s'agit uniquement de la sécurité des Détroits au nom de laquelle le passage des sous-marins est interdit. Il suffit donc que le Gouvernement turc, seul intéressé, donne son autorisation. A cette occasion, M. Miller tient à rappeler que M. Litvinoff avait déclaré en séance plénière qu'il admettrait que tout le monde fût mis au courant de tous les mouvements de toutes les flottes dans toutes les mers, mais non pas la notification à tous les Etats signataires des seuls mouvements des flottes de la mer Noire. Il n'y a donc pas lieu de donner des renseignements sur les sous-marins des Etats riverains seuls.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime qu'il est difficile de donner complète satisfaction à la délégation du Royaume-Uni. En effet, pour l'Union soviétique, la notification à donner en vertu de la Convention des Détroits se confondra avec l'avis à donner conformément à l'Accord naval turco-soviétique. Or, la possibilité de communiquer les renseignements reçus en vertu de cet accord est absolument exclue. Cette impossibilité se présente également pour les autres Etats riverains de la mer Noire.

Cependant, comme le Gouvernement turc est disposé à s'engager à fournir aux signataires, une ou deux fois par an, des renseignements sur le passage par les Détroits, les renseignements relatifs au passage de sous-marins figureront dans le rapport. Ceci pourrait peut-être donner satisfaction à la délégation du Royaume-Uni.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) remercie le délégué de la Turquie de sa suggestion, qui semble de nature à lui donner satisfaction.

Article 15, *paragraphe* d).

Le PRÉSIDENT rappelle que la Conférence avait envoyé à l'examen du Comité technique une suggestion de M. Bruce relative à l'envoi de navires de guerre dans la mer Noire pour des fins humanitaires. Il s'agirait, selon cette suggestion, de prévoir que si cet envoi est effectué au moment où le plafond de 30.000 tonnes est atteint, aucune nouvelle entrée de navires de guerre dans la mer Noire ne sera autorisée par la Turquie jusqu'à ce que le tonnage global, y compris le tonnage additionnel envoyé pour des fins humanitaires, soit ramené au-dessous de 30.000 tonnes, chiffre qui ne devra plus être dépassé.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare que la délégation du Royaume-Uni accepte cette suggestion; il reste à formuler la clause.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) ne croit pas que cette solution soit satisfaisante. Elle n'empêchera pas qu'à un moment donné, il pourra y avoir dans la mer Noire un tonnage dépassant de beaucoup la limite de 30.000 tonnes, et cela peut-être pendant vingt et un jours. La délégation soviétique s'oppose à une telle augmentation

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) rappelle que la délégation turque, tout en préférant qu'une augmentation de tonnage ne soit pas envisagée, s'est déclarée cependant assez disposée à l'accepter dans des cas exceptionnels, à condition de réduire sensiblement le chiffre de 15.000 tonnes qu'il lui est impossible d'accepter. Il ajoute que ce serait mal formuler la proposition que de dire que la Turquie n'autorisera plus de passage. Le passage de navires de guerre par les Détroits n'est subordonné qu'à un préavis, et la Turquie n'a pas à l'autoriser ou à ne pas l'autoriser. Il appartient par contre à tous les signataires de la convention d'observer la disposition concernant le tonnage global maximum des navires de guerre que les Etats non riverains peuvent avoir dans la mer Noire. Ce serait donc dans ce sens que la nouvelle règle serait à formuler.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) fait observer qu'il ne s'agit nullement d'augmenter le tonnage global pendant vingt et un jours, comme le suppose le délégué soviétique. La proposition de M. Bruce était que s'il arrive qu'un événement exceptionnel se produise au moment précis où le plafond de 30.000 tonnes est atteint et qu'une Puissance qui n'a pas à ce moment de navires de guerre dans la mer Noire veuille envoyer un navire de guerre, elle soit autorisée à le faire. En pareil cas, dès que d'autres forces navales se trouvant déjà dans la mer Noire auront été retirées à l'expiration du délai de vingt et un jours, le tonnage additionnel sera automatiquement incorporé au tonnage global de 30.000 tonnes. On ne saurait guère supposer que le délai de vingt et un jours commencerait à courir simultanément, pour l'ensemble des 30.000 tonnes, à partir de l'entrée du tonnage additionnel. Il n'y a donc pas de probabilité de voir modifier l'équilibre des forces de la mer Noire.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) comprend parfaitement que l'augmentation du tonnage ne durera pas nécessairement vingt et un jours; peut-être ne durera-t-elle que vingt jours. Il voudrait cependant savoir si les navires ainsi envoyés seront soumis au préavis ordinaire.

M. PELLA (Roumanie) demande comment on peut concevoir qu'un préavis puisse être donné en cas de tremblement de terre.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni), répondant à des questions posées par M. Yoshitomi, explique que, dans l'idée de la délégation du Royaume-Uni, si le plafond de 30.000 tonnes se trouve atteint au moment où se produit une catastrophe nécessitant l'envoi d'un bâtiment de guerre par une Puissance qui n'a pas de forces navales comprises dans les 30.000 tonnes, celle-ci aura le droit d'envoyer 10.000 tonnes. Si une autre Puissance se trouvant dans le même cas veut également envoyer un navire de guerre, elle pourra le faire dans les limites d'un tonnage global de 15.000 tonnes.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) demande si la Puissance en question ne pourrait pas utiliser de navires-hôpitaux, qui ne tombent pas sous le coup des dispositions de la section II.

Le contre-amiral DECOUX (France) estime qu'il convient de savoir au préalable si les bâtiments ainsi envoyés seront astreints au préavis ordinaire. Ce point n'est pas précisé dans le projet. Si le préavis est indispensable, les secours risqueraient d'arriver trop tard.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) comprend la préoccupation du délégué de la France; il rappelle cependant le système extrêmement compliqué des divers préavis, changements de date, etc. Il ne croit pas possible d'accepter qu'à cela viennent s'ajouter des navires de guerre passant sans préavis.

M. NEICOFF (Bulgarie) estime que lorsqu'il s'agit d'accomplir une œuvre humanitaire, il est naturel que toutes les facilités soient accordées pour que le but soit atteint. Si l'on impose un préavis, le but n'est pas rempli, et il est inutile, dans ce cas, d'en parler dans la convention.

Le PRÉSIDENT demande si la Turquie serait disposée à laisser passer les navires en question sans préavis.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) donne une réponse négative. Il est évident, à son avis, que ces navires doivent être soumis à la réglementation générale.

M. NEICOFF (Bulgarie) fait observer que le préavis ne pouvant être donné qu'après qu'une catastrophe se sera produite, l'action de secours ne pourra être entreprise que quinze jours plus tard. Il répète qu'il est tout à fait superflu, dans ces conditions, de prévoir le cas dans la convention.

Le PRÉSIDENT souligne qu'il ne s'agit pas exclusivement de tremblement de terre et qu'il peut y avoir des cas dans lesquels une aide peut être efficace, même si elle n'est pas très rapide. De même, il n'y aura pas toujours nécessairement des blessés et des malades à soigner, et l'envoi de navires-hôpitaux ne suffira pas toujours pour atteindre le but visé.

Le contre-amiral DECOUX (France) estime que, dans des cas comme celui-ci, il y aurait lieu de prévoir un préavis aussi court que possible, par exemple trois jours.

Le PRÉSIDENT, après avoir résumé la discussion et précisé les points sur lesquels une entente n'a pas encore été réalisée, demande à la délégation turque à quel chiffre elle voudrait voir ramener le tonnage global additionnel fixé à 15.000 tonnes dans le projet de convention.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare que sa délégation serait prête à accepter un chiffre de 5.000 à 6.000 tonnes; elle accepterait également de supprimer la limitation, aux deux tiers de ce tonnage

additionnel, du tonnage que pourra envoyer une seule Puissance, étant entendu que cette faculté ne sera utilisée, comme l'a dit le contre-amiral Bellairs, que si la Puissance en question n'a pas de navires de guerre dans la mer Noire.

Il semble à la délégation turque que l'envoi d'un navire de 5.000 tonnes suffirait pour remplir le but envisagé.

Le PRÉSIDENT demande quelle est l'attitude de la délégation turque à l'égard de la proposition de ramener à trois jours la durée du préavis dans ce cas particulier.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait toutes réserves à ce sujet. Il ne croit pas que la délégation turque puisse accepter cette nouvelle complication. Il pourrait soumettre néanmoins la question à l'examen des techniciens de la délégation.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) explique que c'est pour des raisons pratiques se rapportant au tonnage habituel des bâtiments de guerre, que la délégation du Royaume-Uni avait fixé le chiffre de 15.000 tonnes qui, avec la limitation des deux tiers, aurait permis l'envoi d'un bâtiment de 10.000 tonnes. Un chiffre global de 12.000 tonnes permettrait l'envoi d'un croiseur de 8.000 tonnes.

Le PRÉSIDENT fait observer qu'en proposant le chiffre de 5.000 ou 6.000 tonnes, la délégation turque entendait supprimer en même temps la limitation des deux tiers. Il demande si la délégation du Royaume-Uni accepterait dans ces conditions de ramener le maximum à 8.000 tonnes, sans la limitation des deux tiers.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) donne une réponse affirmative.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie), tout en réservant la question, n'exclut pas la possibilité pour la délégation turque de se ranger à une solution de cet ordre.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) insiste sur les complications que ce tonnage additionnel entraînera pour le passage des Détroits et sur les préoccupations qu'il créera pour les Etats riverains, sans que le système prévu puisse être d'une utilité quelconque, étant donné le préavis qui rendra toute action inefficace même si sa durée est ramenée à dix jours. Il vaut beaucoup mieux avoir recours aux services des navires des autres Puissances qui se trouveront à ce moment dans la mer Noire.

Le contre-amiral DECOUX (France) constate que la solution envisagée n'éliminera pas les difficultés et aboutira à pas mal de complications. Peut-être serait-il possible de trouver une solution dans une formule générale prévoyant qu'en cas d'événements graves nécessitant une action de secours, des mesures spéciales consistant en l'envoi de bâtiments de guerre dans la mer Noire pourront être prises en accord avec les Etats riverains de la mer Noire. Si tous les riverains donnent leur assentiment, une dérogation peut être admise.

M. YOSHITOMI (Japon), revenant sur les observations du délégué de l'Union des Républiques soviétiques socialistes relatives à la facilité d'utiliser des navires-hôpitaux, fait part au Comité des expériences faites en cette matière par le Japon. Il en résulte qu'en cas de tremblement de terre ou de catastrophes similaires, les seuls navires pouvant apporter une aide prompte et efficace sont les navires de guerre. Les navires-hôpitaux ne sont pas toujours prêts à prendre la mer.

M. SEAL (Royaume-Uni) remercie le délégué du Japon de ces explications, qui confirment le point de vue de la délégation du Royaume-Uni. Pour ce qui est de la question du préavis, il reconnaît qu'il y a eu omission complète de la part de sa délégation. Peut-être pourrait-on résoudre la question en prévoyant qu'en cas d'urgence, les commandants des navires se trouvant dans le voisinage de la mer Noire pourraient adresser une demande d'autorisation de passage par l'entremise des représentants diplomatiques accrédités auprès du Gouvernement turc. Il serait extrêmement regrettable que les dispositions de la convention pussent empêcher une action humanitaire qui ne constituerait aucune menace pour les Etats riverains.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare qu'à condition que la limitation à prévoir pour la mer Noire soit observée, et du moment que l'autorisation de la Turquie sera demandée, il ne voit aucun inconvénient à se rallier à une solution de cette nature.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que, dans le sens de la proposition française, à l'autorisation de la Turquie doit s'ajouter l'assentiment de tous les Etats riverains de la mer Noire.

M. SEAL (Royaume-Uni) demande si en pareil cas la limitation continuerait à s'appliquer.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond affirmativement et explique que la solution envisagée ne concerne que le préavis.

Le PRÉSIDENT se demande si la nécessité d'obtenir l'autorisation de tous les Etats riverains n'entraînera pas un retard considérable. Il y a lieu en outre d'envisager la possibilité d'un refus de la part de l'un de ces Etats. Peut-être pourrait-on se contenter d'une notification avec explication des motifs ? Il est vrai qu'il est difficile d'imaginer que lorsqu'un Etat de la mer Noire est en détresse, les autres Etats s'opposeront à ce qu'il lui soit porté secours.

Le contre-amiral DECOUX (France) explique que si l'on veut simplifier le problème, il faut prévoir que l'envoi de navires de guerre sera négocié à l'amiable par fil avec la Turquie pour le passage et avec les autres Etats riverains de la mer Noire en ce qui concerne le dépassement du plafond. L'accord peut être obtenu instantanément.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) constate que la proposition française semble rallier tous les suffrages. Si les Etats riverains y compris la Turquie donnaient leur assentiment à une demande dûment motivée, la question pourrait être résolue dans les vingt-quatre heures.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) estime qu'au point de vue technique, on exagère le danger que pourrait présenter pour les Etats riverains une augmentation de 8.000 tonnes. Le chiffre de 30.000 tonnes a été en effet fixé par rapport au tonnage de la plus grande flotte de la mer Noire. Même s'il se trouve porté à 38.000 tonnes, l'écart reste encore assez grand. D'ailleurs, il s'agira de 38.000 tonnes de navires hétérogènes appartenant à diverses nationalités et n'ayant pas d'entraînement d'ensemble. Ces navires seront en outre loin de leurs bases, alors que les flottes des Etats riverains se trouveront dans le voisinage immédiat des leurs. Enfin, les forces des Etats non riverains ne comprendront pas des bâtiments de toutes les catégories, puisque le passage par les Détroits est sujet à des restrictions à cet égard. On peut donc admettre que la sécurité des Etats de la mer Noire ne saurait être sérieusement menacée du fait de l'augmentation à 38.000 tonnes du maximum prévu de 30.000 tonnes.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer, sans vouloir s'engager dans la discussion de la question de savoir si l'augmentation en question constitue ou non un danger pour les Etats riverains, que ces Etats seront les premiers à prêter secours aux victimes d'une catastrophe éventuelle. Leur attention se trouvera de toute façon retenue par ces événements et la présence de nouvelles forces navales ne fera qu'accroître leurs préoccupations. Ceci dit, M. Miller trouve que la proposition française est heureuse et que la délégation soviétique pourrait s'y rallier, toujours sous réserve d'en référer au chef de la délégation.

M. NEICOFF (Bulgarie) se demande si, étant donné que les quatre Etats de la mer Noire sont représentés à la Conférence, il ne serait pas possible d'arriver dès maintenant à un accord sur la question de principe plutôt que prévoir des accords à intervenir dans chaque cas concret. Il ne croit pas qu'on puisse imaginer qu'un Etat riverain de la mer Noire refuse son assentiment en cas de catastrophe.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) croit comprendre que la proposition très judicieuse du délégué de la France doit s'entendre dans ce sens qu'il y aurait lieu d'insérer à l'article 15 une disposition générale prévoyant qu'en cas de nécessité d'envoyer des navires en excédent du plafond dans les circonstances exceptionnelles envisagées, l'autorisation de la Turquie sera demandée et une notification sera adressée aux autres riverains de la mer Noire.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que cette interprétation n'est pas tout à fait exacte et que si l'autorisation de la Turquie doit être demandée pour le passage, l'assentiment des autres riverains est nécessaire en ce qui concerne le tonnage en mer Noire. Une notification n'est donc pas suffisante.

Le PRÉSIDENT se demande s'il ne serait pas possible d'adopter un moyen terme à savoir une notification avec un délai de vingt-quatre ou quarante-huit heures, à l'expiration duquel le silence des intéressés serait interprété comme un assentiment tacite.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) éprouve quelque difficulté à accepter cette solution. Il ne croit pas possible de laisser à un seul Etat la possibilité d'empêcher une action humanitaire à laquelle une Puissance attacherait une importance capitale.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) se réserve d'en référer au chef de la délégation soviétique.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare de son côté qu'il est dans l'obligation d'en référer à son chef.

Le Comité *décide* de laisser aux experts techniques des diverses délégations le soin d'examiner dans des conversations privées la solution qui pourrait être adoptée.

ONZIÈME SÉANCE

Tenue le samedi 11 *juillet* 1936, *à* 10 *heures.*

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
M. SEAL,
M. FITZMAURICE.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
M. NEICOFF.

France : Contre-amiral DECOUX,
Capitaine de vaisseau DELEUZE.

Grèce : M. BIBICA-ROSETTI.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA,
M. PELLA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI,
M. MILLER.

Yougoslavie : M. SOUBBOTITCH,
M. RAYKOVITCH,
Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

25. Examen des textes et des questions renvoyés au Comité.

Article 15, *paragraphe d*) (suite de la discussion).

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare que les divergences de vues qui s'étaient manifestées au cours de la séance précédente se sont considérablement atténuées après le dépôt de la proposition française et de la mise au point que le Président a faite de ladite proposition. Il croit qu'une solution fondée sur le projet envisagé par le Président pourrait être acceptée par la délégation du Royaume-Uni. Toutefois, avant qu'une décision définitive soit prise sur ce point, il voudrait prier le Comité de pousser un peu plus loin l'examen de la question de principe à laquelle le délégué bulgare a fait allusion hier dans une intervention très importante. Le facteur essentiel, dans l'hypothèse que l'on considère, est la rapidité d'action. S'il faut passer par la voie diplomatique, des arrangements devront être prévus pour accélérer la procédure et pour éviter les retards qu'entraînerait l'obtention de l'assentiment de tous les Etats riverains de la mer Noire. En ce qui concerne le tonnage, sans estimer lui-même que le chiffre de 15.000 tonnes est trop élevé, l'amiral Bellairs pourrait accepter qu'il fût réduit à 8.000 tonnes. Si l'on désirait un supplément, la procédure indiquée par le Président s'appliquerait à la demande visant ce supplément pour lequel il y aurait alors lieu de demander l'assentiment des Etats riverains de la mer Noire.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) présente au nom de la délégation soviétique l'amendement suivant :

> « Toutefois, si dans des cas exceptionnels tels que tremblement de terre ou une autre calamité causée par les éléments de la nature, une des Puissances non riveraines de la mer Noire désire envoyer en cette mer, à des fins humanitaires, un de ses bâtiments légers de surface et si, en même temps, le tonnage global visé par le paragraphe *a*) du présent article est entièrement utilisé par d'autres Puissances non riveraines, l'entrée dudit bâtiment pourra avoir lieu sur l'assentiment de tous les Etats riverains de la mer Noire, à la condition que toute entrée ultérieure des forces navales des Puissances non riveraines ne s'effectuera que dans la limite du tonnage global disponible prévu au paragraphe *a*) du présent article. »

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) croit que l'amendement soviétique est conforme aux résultats de la discussion d'hier et déclare qu'en tout cas la délégation turque s'y rallie.

Le PRÉSIDENT fait observer que l'amendement soviétique n'écarte pas les objections qui avaient été présentées au sujet de la situation pouvant naître du refus de l'une des Puissances riveraines de la mer Noire. C'était pour répondre à ces objections que le Président avait formulé ses propres suggestions. Il précise que ces suggestions ne prévoyaient pas un assentiment à demander aux pays riverains, mais une notification à envoyer à ces pays, étant entendu que s'ils ne répondaient pas dans un délai donné, leur silence serait considéré comme une acceptation.

Le PRÉSIDENT demande au contre-amiral Bellairs si celui-ci, après avoir réduit le tonnage additionnel de 15.000 à 8.000 tonnes, entend le soumettre à la règle des deux tiers énoncée à la fin du premier alinéa du paragraphe *d*).

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) répond que, dans sa pensée, la règle des deux tiers doit s'appliquer à chaque Puissance.

M. YOSHITOMI (Japon) désirerait proposer un amendement fondé sur l'expérience que le Japon a faite au cours du tremblement de terre de 1923. Dans les cas de calamité prévus au paragraphe *d*), les événements ne laissent pas le temps de demander des autorisations à plusieurs gouvernements. La présence de bâtiments de guerre pour aider à l'action de secours est urgente et précieuse. Il ne serait donc pas pratique de stipuler au paragraphe en question que le consentement de tous les Etats riverains doit être obtenu. De l'avis de M. Yoshitomi, il suffirait que le Gouvernement turc, qui est le portier des Détroits, accorde son autorisation, sur quoi les navires devraient passer, quittes à se retirer si, par la suite, l'un des Etats riverains refusait de consentir à la présence de ces forces étrangères.

Afin qu'il y ait le moins de doutes possible sur ce que signifient les « fins humanitaires » dont il est question au paragraphe *d*), on pourrait préciser le sens de cette expression par un exemple en disant : « tels que les secours en cas de tremblement de terre et autres calamités ».

Il ne serait, en tout cas, guère pratique d'avoir à demander au préalable le consentement de tous les Etats riverains de la mer Noire.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) remercie la délégation japonaise de la confiance qu'elle veut bien placer dans le Gouvernement turc, mais tient à faire remarquer que le passage des Détroits préalablement à l'autorisation des Etats riverains de la mer Noire qui demeure requise, ne peut avoir pour but que de faire gagner du temps. On ne saurait permettre aux navires qui passeraient les Détroits d'y stationner dans l'attente de l'autorisation des Etats riverains. Le franchissement des Détroits doit être un transit. Les navires ne doivent pas s'arrêter entre l'entrée et la sortie des Détroits, d'où il suit qu'il est nécessaire que l'autorisation des Etats riverains de la mer Noire soit obtenue avant l'entrée des navires dans les Détroits.

Le PRÉSIDENT considère que, dans ces conditions, c'est la question du préavis qui est remise en discussion.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que, dans l'hypothèse étudiée en ce moment, le Gouvernement turc renonce au préavis s'il y a autorisation préalable de la part de tous les Etats riverains de la mer Noire.

M. NEICOFF (Bulgarie) a l'impression que le Comité s'achemine vers une solution du problème. S'il est question, comme cela semble être le cas, de demander l'autorisation de passage à la Turquie dans l'hypothèse à laquelle répond le paragraphe *d*), la procédure pourrait être la suivante : le Gouvernement turc, saisi d'une demande d'autorisation, pourrait notifier cette demande aux représentants des Puissances riveraines de la mer Noire, accrédités à Ankara — il s'agit ici d'une hypothèse où la situation politique est normale et où, par conséquent, il n'y a pas lieu de s'inquiéter outre mesure du passage dans la mer Noire d'une flotte légère —, qui, à leur tour, informeraient leurs gouvernements, lesquels, selon toute vraisemblance, ne s'opposeraient pas à l'entrée des navires venant accomplir une œuvre humanitaire. Ainsi l'affaire serait réglée sans qu'il y ait lieu pour la Puissance demanderesse de s'adresser directement à chacun des Etats riverains de la mer Noire.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) accepte la procédure suggérée par M. Neicoff, bien qu'elle ait pour conséquence de faire assumer par la Turquie une charge nouvelle et parce que, de toute façon, c'est à la Turquie qu'il convient de s'assurer que les forces navales qui demandent le passage se trouvent remplir les conditions nécessaires pour se le voir accorder. Donc la Turquie acceptera de poser la question aux gouvernements des Etats riverains de la mer Noire et de transmettre leurs réponses à la Puissance qui a présenté la demande.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) estime extrêmement judicieuse la suggestion présentée par M. Neicoff. Il l'accepte pleinement, mais fait remarquer qu'il reste à examiner la question du délai envisagée par le Président.

Le PRÉSIDENT déclare à son tour accepter la procédure indiquée par M. Neicoff. Quel serait, dans l'hypothèse où cette procédure serait adoptée, le délai donné aux Etats riverains de la mer Noire pour envoyer leurs réponses. Ce délai serait-il de vingt-quatre, de trente-six heures ?

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) estime qu'il ne devrait pas dépasser vingt-quatre heures, car la considération de rapidité est essentielle en la matière. Du reste, la réponse peut être donnée en vingt-quatre heures. Cela ne signifie nullement dans sa pensée que durant vingt-quatre heures, les navires qu'on désire envoyer pour participer à l'action de secours doivent séjourner dans les eaux turques. Au contraire, tant que l'autorisation n'aura pas été reçue, ces bateaux devront être en dehors des Détroits.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie), se plaçant dans l'hypothèse où la procédure indiquée par M. Neicoff serait acceptée et où les Etats riverains de la mer Noire disposeraient d'un délai de vingt-quatre heures pour répondre, déclare que la Turquie elle-même ne pourrait transmettre la réponse d'ensemble que dans un délai de quarante-huit heures.

Le PRÉSIDENT distingue deux phases. Il y a premièrement le temps nécessaire à la Turquie pour poser la question aux trois autres Puissances riveraines de la mer Noire et secondement le temps nécessaire pour que la Turquie fasse connaître sa réponse d'ensemble à l'Etat qui a présenté une demande.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) considère que toutes ces transmissions pourraient s'effectuer par télégraphie sans fil et que le délai d'ensemble pourrait être fixé à vingt-quatre plutôt qu'à quarante-huit heures.

Le PRÉSIDENT propose, à titre de transaction, un délai de trente-six heures.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que les autorités intéressées feront certainement diligence et qu'il leur sera peut-être possible dans la réalité d'abréger considérablement le délai de quarante-huit heures. Toutefois, comme il faudra au moins deux jours pour que les flottes stationnées en Méditerranée arrivent aux Dardanelles, il n'y a guère d'inconvénients à prévoir un délai de quarante-huit heures. Si, en revanche, l'on inscrivait dans la convention un délai de vingt-quatre heures, la délégation turque serait obligée de faire des réserves pour le cas où les demandes devraient être envoyées pendant les jours fériés ou lorsque les appareils de télégraphie fonctionnent mal, etc. En terminant, M. Menemencioglu attire l'attention du Comité sur le fait que si un délai vraiment trop court était prévu, la Turquie pourrait se trouver dans l'obligation de répondre négativement, faute d'avoir reçu toutes les réponses nécessaires.

Le PRÉSIDENT estime que toutes les Puissances riveraines de la mer Noire feront l'impossible, même les jours fériés, pour envoyer dans les délais les plus rapides une réponse qui conditionnera une action de secours. Cette considération ne fait d'ailleurs pas disparaître toutes les objections que M. Menemencioglu a opposées à la fixation d'un délai de vingt-quatre heures.

Il met en discussion la question de savoir ce qu'il convient de stipuler pour le cas où, dans le délai imparti, un des quatre pays n'aurait envoyé qu'une réponse évasive ou aurait demandé un complément d'information, ou même aurait répondu par la négative. Faut-il, pour que l'autorisation de passage soit accordée, que les réponse de tous les Etats riverains de la mer Noire soient positives ?

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime que la question de la majorité ne saurait être posée. Il se pourrait que l'Etat qui ne répond pas ou qui répond d'une manière évasive soit précisément l'Etat qui a l'intention de refuser le passage. La délégation turque doit déclarer que toute réponse équivoque serait interprétée par son Gouvernement comme une réponse négative. Du reste, il est à prévoir que les Puissances riveraines de la mer Noire se prononceront avec plus de netteté, c'est-à-dire par oui ou par non. De toute façon, il devrait être entendu que la condition du passage est l'assentiment général de ces Puissances et que celles-ci devront répondre en toute netteté.

M. NEICOFF (Bulgarie) croit qu'on ne fera pas appel en vain aux sentiments humanitaires des pays riverains de la mer Noire et que, par conséquent, la Conférence peut accepter la suggestion de M. Menemencioglu d'après laquelle l'assentiment général serait nécessaire. En réalité, un refus ne pourrait être fondé que sur un motif très grave et ne serait pas formulé à la légère.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) accepte cette manière de voir et demande si, conformément aux propositions qui avaient été formulées par le Président, le silence éventuel d'un pays riverain de la mer Noire pourrait être assimilé à une acceptation.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) signale qu'il faudrait, pour que pareille disposition fût appliquée, que le représentant de la Turquie auprès de la Puissance riveraine de la mer Noire intéressée fasse enregistrer l'heure à laquelle il dépose la communication de son gouvernement. Toutefois, si la conférence accepte que le silence signifie consentement, la délégation turque n'insistera pas sur son objection.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) souligne que cette procédure se heurte néanmoins à une difficulté pratique, car si on envoie un radiogramme, on n'est jamais sûr que l'intéressé le recevra. Il faudrait donc avoir un reçu délivré par l'administration des postes, télégraphes et téléphones, par le Ministère des Affaires étrangères et même par le Président du Conseil de la Puissance intéressée. Les complications qu'entraînerait la disposition envisagée seraient donc extrêmes et mieux vaudrait ne pas l'adopter. La meilleure solution consisterait à convenir que la réponse sera donnée en termes nets.

M. PELLA (Roumanie) fait observer qu'il n'y a pas lieu de croire qu'on mettra jamais en doute l'heure qu'indique un représentant diplomatique comme étant celle à laquelle il a remis une note à un gouvernement quelconque. Ce point étant acquis, il n'y aurait guère d'inconvénient à ce que le silence d'un pays soit interprété comme son consentement.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait remarquer que s'il était représentant d'un gouvernement dans une capitale et qu'on lui remît une note à laquelle il faudrait faire réponse dans les vingt-quatre heures, il se sentirait obligé de formuler immédiatement toutes réserves. Il est vrai qu'en opérant la transmission à la fois à Ankara — aux représentants des pays riverains de la mer Noire — et dans chacune des capitales de ces pays, il y a peu de chance pour que le calcul du délai entraîne des difficultés. En somme, il y a accord sur cette question, sous réserve des précisions que le Comité de rédaction devra introduire dans la stipulation qui la concernera.

Le PRÉSIDENT partage entièrement l'opinion que vient d'exprimer M. Menemencioglu et estime que la question doit être renvoyée au Comité de rédaction. Il ajoute, sur la question de l'interprétation du silence éventuel d'un Etat riverain de la mer Noire, que si ce silence, aux termes de la convention, équivaut à une acceptation, le Gouvernement turc ne saurait encourir de responsabilité spéciale en lui donnant ce sens. Il demande aux membres de la conférence s'ils acceptent le renvoi de la question au Comité de rédaction, étant entendu qu'il sera stipulé un délai de vingt-quatre heures.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie), le contre-amiral DECOUX (France) et le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) se déclarent d'accord.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) serait assez enclin à accepter un délai de vingt-quatre heures à compter du moment où les gouvernements intéressés reçoivent la note du Gouvernement turc et non à partir du moment où cette note est envoyée. De toute façon, il devra consulter sa délégation sur cette question de délai.

Le PRÉSIDENT demande à la délégation britannique, afin de faciliter une entente, de vouloir bien accepter un délai de trente-six heures.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) accepte ce délai.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) demande comment, dans ces conditions, les trente-six heures seraient divisées. Le délai serait-il de douze heures pour la Turquie et de vingt-quatre heures pour les Etats riverains de la mer Noire ?

Le PRÉSIDENT répond que le délai serait de trente-six heures à partir du moment où la Turquie a envoyé sa note.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) croit qu'un délai de trente-six heures ne serait pas pratique, car la Turquie pourrait se trouver obligée d'adresser une réponse définitive dans le courant de la nuit. Il est possible d'ailleurs que les services turcs soient en mesure d'élaborer leur réponse en quatre ou six heures.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare qu'il acceptera la solution qu'adoptera le Comité lui-même.

Le PRÉSIDENT propose, afin de tenir compte des objections de M. Menemencioglu, de stipuler un délai de quarante-huit heures, avec la certitude qu'il ne sera jamais complètement utilisé.

Il en est ainsi *décidé*.

Le PRÉSIDENT met en discussion la question du tonnage additionnel pouvant être envoyé dans la mer Noire à des fins humanitaires.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) expose qu'il avait accepté une réduction, mais dans l'hypothèse seulement où une simple notification suffirait. D'après l'amendement soviétique, l'autorisation en question serait subordonnée à l'assentiment de tous les Etats riverains de la mer Noire; dans ces conditions la limite, au lieu d'être de 8.000 tonnes, pourrait être de 10.000 tonnes.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) déclare que, si le chiffre de 8.000 tonnes devait être remplacé par celui de 10.000 tonnes, la délégation soviétique serait obligée de soulever une autre question. Du reste, comme il ne s'agit ici que de bâtiments légers de surface, l'augmentation de 2.000 tonnes proposée par le contre-amiral Bellairs ne serait peut-être pas indispensable.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare accepter le chiffre de 8.000 tonnes, étant entendu que la règle des deux tiers formulée à la fin de l'alinéa *d*) ne s'appliquera pas à ce tonnage, afin que l'envoi de croiseurs ne soit pas rendu impossible.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) accepte cette condition.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) estime que la possibilité d'envoyer des secours rapides dans la mer Noire doit être générale et non pas restreinte à l'hypothèse où le tonnage global existant dans la mer Noire aurait atteint son plafond.

Le contre-amiral DECOUX (France) s'associe à cette observation, d'autant plus volontiers que les statistiques de ces dernières années montrent que la mer Noire est presque constamment vide de bateaux étrangers. Au cas où la mer Noire donc serait libre, l'on devrait logiquement pouvoir se servir de la procédure accélérée et se dispenser même de consulter les Etats riverains.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) expose que, dans cette hypothèse, la question ne concerne que la Turquie et que sa délégation accepte qu'une flotte de 8.000 tonnes puisse passer, sous réserve d'un délai de réponse de quarante-huit heures.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare que ce que vient de dire M. Menemencioglu lui donne entière satisfaction.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes), M. RAYKOVITCH (Yougoslavie) et le PRÉSIDENT, au nom de la délégation roumaine, acceptent également cette procédure.

Le PRÉSIDENT constate qu'il y a accord sur un tonnage de 8.000 tonnes sans spécification de nombre d'unités. Il est entendu également que la demande de passage sera adressée à la Turquie, qui la transmettra aux autres Puissances riveraines de la mer Noire, lesquelles seront appelées à donner leur consentement. La Turquie fera réponse dans un délai de quarante-huit heures. En outre, le Comité est unanime pour considérer que le silence d'un Etat riverain devra être interprété comme une réponse affirmative. Sur la question du délai, cependant, le représentant soviétique s'est réservé le droit de consulter sa délégation. En outre, la règle des deux tiers énoncée à la fin du premier alinéa de l'article *d*) ne s'appliquera pas et enfin, lorsque la mer Noire sera libre, la seule autorisation de la Turquie sera requise.

M. YOSHITOMI (Japon) demande si le paragraphe *d*) a pour effet, dans le cas où le plafond stipulé n'est pas atteint, de porter la limite du tonnage global de 30.000 à 38.000 tonnes.

Le PRÉSIDENT déclare cette question *réservée*.

Article 18.

Le PRÉSIDENT explique qu'il a été déposé au sujet de cet article deux amendements dont l'un émane de la délégation de l'Union des Républiques soviétiques socialistes et l'autre de la délégation roumaine.

Amendement proposé par la délégation de l'Union des Républiques soviétiques socialistes :

« Ajouter après le premier alinéa, la disposition suivante :

« Toutefois les bâtiments de guerre et navires auxiliaires qui, après avoir passé par les Détroits antérieurement à l'usage par la Turquie de la faculté que lui confère l'alinéa précédent, se trouveraient ainsi séparés de leurs ports d'attache, seront autorisés à regagner lesdits ports. Il est cependant entendu que la Turquie pourra ne pas faire bénéficier de ce droit les bâtiments de l'Etat dont l'attitude aurait motivé l'application du présent article. »

Amendement proposé par la délégation roumaine :

« Remplacer le premier alinéa par la disposition suivante :

« Au cas où la Turquie se considérerait menacée d'un danger de guerre imminent, elle aurait le droit d'appliquer les dispositions de l'article 17 à l'égard des navires de guerre et des bâtiments auxiliaires appartenant à l'Etat dont l'attitude constituerait pour elle une telle menace. »

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) regrette de ne pouvoir accepter le texte soumis par la délégation roumaine. Pour divers motifs, lorsqu'il y a menace de guerre imminente, il sera difficile à la Turquie d'assurer la navigation des navires de guerre en toute sécurité dans les Détroits si ceux-ci sont mis en état de défense. Toutefois, voulant faire preuve d'esprit de conciliation, la délégation turque peut accepter l'amendement de la délégation soviétique sous réserve qu'une retouche soit apportée à celui-ci. Il devrait y être stipulé que les navires en question ne pourront rejoindre leurs bases qu'avec l'autorisation de la Turquie et sous certaines conditions de sécurité. Il est bien entendu que la Turquie n'a aucun intérêt à retenir en dehors de leurs bases les navires appartenant à des pays qui ne la menacent pas. Le remaniement qu'a suggéré M. Menemencioglu aurait principalement pour avantage de permettre à la Turquie de ne pas désigner l'Etat dont l'attitude motiverait l'application de l'article 18. Par « certaines conditions de sécurité », la délégation turque entend, les Détroits étant mis en état de défense, la circulation de jour ou le remorquage obligatoire par exemple.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) désirerait obtenir une précision de la part de la délégation turque. Celle-ci entend-elle appliquer les mesures qu'elle envisage à tous les navires, à quelque pays qu'ils appartiennent ?

L'alinéa rédigé par la délégation soviétique et remanié de la façon qu'a proposée M. Menemencioglu ne lui donnerait pas ce droit.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond que l'amendement soviétique prévoit que la faculté de rejoindre ses bases pourrait être refusée à la flotte d'un certain pays, tandis que la délégation turque désirerait que cette faculté fut rendue fonction d'une autorisation de la Turquie. En adoptant une formule de ce genre, on n'oblige pas la Turquie, pour refuser un passage, à désigner un pays quelconque comme auteur d'une menace contre sa sécurité.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) estime que la modification proposée par M. Menemencioglu ne change en réalité rien au fond du projet britannique, car si la mesure qu'envisage la délégation turque est applicable à tous les navires, on retombe dans les termes mêmes de ce projet. Pour donner satisfaction à M. Menemencioglu, la dernière phrase de l'amendement de la délégation soviétique pourrait être remaniée de façon à stipuler que pour les bâtiments de l'Etat qui crée la menace pour la Turquie une autorisation du Gouvernement turc sera nécessaire. Comme le Gouvernement turc devra désigner l'Etat qui, à son avis, le menace, lorsqu'il fera appel à la Société des Nations, il n'y a aucun inconvénient supplémentaire pour lui à désigner de nouveau cet Etat en refusant

à ses bateaux l'autorisation de rejoindre leurs bases. Toutefois les bâtiments des Puissances dont l'attitude ne serait pas menaçante pour la Turquie auront le droit, sans autorisation de la Turquie, de rejoindre leurs ports d'attache.

M. PELLA (Roumanie) expose que la situation qui est envisagée à l'article 18 est un peu compliquée, car si l'on a des idées claires en droit international sur le régime de la neutralité et sur celui de la guerre, il n'en va pas de même sur la notion de menace de guerre. La menace de guerre résulte d'une appréciation subjective, et la période qui correspond à cette menace n'a ni un début ni une fin vraiment nets. M. Pella comprend parfaitement bien l'idée de M. Menemencioglu, selon laquelle la désignation du pays auteur de la menace risquerait d'accélérer la réalisation de l'état de guerre, mais, d'autre part, les pays riverains de la mer Noire ne peuvent être laissés dans l'état d'incertitude et d'insécurité qui résulterait de l'application des dispositions de l'article 17 dans l'hypothèse prévue à l'article 18. Si, en effet, pendant deux ou trois mois, la Turquie s'estime sous le coup d'une menace de guerre et qu'elle empêche les bateaux se trouvant en Méditerranée de rejoindre leurs bases de la mer Noire, ou les bateaux se trouvant dans la mer Noire leurs bases en Méditerranée, la situation peut comporter pour divers pays les plus graves inconvénients. L'amendement présenté par la délégation roumaine peut être modifié quant à sa portée et en s'appuyant sur les déclarations faites par M. Aras lui-même en séance plénière. M. Pella voudrait suggérer, pour éviter qu'une situation entraînant de pareils inconvénients ne se prolonge trop longtemps, que le Conseil, en dehors de l'appréciation d'ordre général qu'il devra donner sur la question de savoir si les mesures prises par le Gouvernement turc sont justifiées ou non, soit appelé à dire si ces mesures sont justifiées à l'égard de tous les navires de guerre quels qu'ils soient, si elles ne sont justifiées pour aucun navire de guerre, ou si elles ne sont justifiées que pour les navires de telle ou telle Puissance et doivent être rapportées en ce qui concerne les autres. La cessation de l'état de menace de guerre ne dépendrait plus alors de la simple appréciation de la Turquie, mais d'une décision du Conseil de la Société des Nations, lequel aurait la possibilité de mettre fin rapidement à une situation indécise qui pourrait être très gênante.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) tient à préciser que les mesures en question ne constituent pas une pénalité appliquée à tel ou tel pays, mais sont destinées à sauvegarder la sécurité de la Turquie.

La Société des Nations désignera l'Etat menaçant, mais ne prendra certainement pas la responsabilité de désigner les Etats sympathisants. Dans le cas d'un danger imminent, les mesures que prendra la Turquie pour mettre les Détroits en état de défense ne permettront pas de laisser franchir ces Détroits librement aux navires de guerre. Ceux-ci ne voyagent que dans un but déterminé qui peut être soit une visite, soit une opération de police, soit la guerre. Dans le premier cas, on reconnaîtra que la visite de courtoisie, lorsque la Turquie se trouve sous le coup d'une menace de guerre, peut être sans grand inconvénient différée. S'il s'agit d'opérations de police ou d'opérations de guerre, on tombe précisément dans l'éventualité que la Turquie veut écarter. En somme, l'idée de la délégation turque est de donner dans l'article 18 une prime aux intentions pacifiques. Il n'y est pas prévu de pénalités et c'est pourquoi il lui paraîtrait illogique d'adopter la proposition de M. Pella.

Dans l'amendement proposé par la délégation soviétique, il est question de bases navales. De quoi s'agit-il au juste ? Cette question ne se pose que pour les Etats riverains de la mer Noire; si la signification du terme « bases navales » n'est pas précisée aux fins de la convention, on pourrait concevoir qu'en cas de menace de guerre, l'Union soviétique décide d'envoyer toute sa flotte dans la mer Noire. L'effet de l'article 18 serait-il alors de faire défiler tous les bâtiments soviétiques dans les Détroits ?

Le contre-amiral DECOUX (France) fait observer que l'expression de « bases navales » ne se trouve pas dans l'amendement soviétique où il est au contraire question de ports d'attache. Mieux vaudrait dire, à son avis, « ports de provenance ».

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) accepte cette expression.

Le contre-amiral DECOUX (France) estime qu'au point de vue du fond, l'on se trouve, ainsi que le fait remarquer M. Pella, en présence d'une hypothèse qui est intermédiaire entre l'état de paix et l'état de guerre, alors que le droit international ne connaît que ces deux derniers états. Ceci posé, il résulterait de l'article 18 tel que le conçoit la délégation turque, que dans une situation qui n'est pas une situation de guerre, la Turquie pourrait appliquer, sans aucune discrimination, à l'encontre de n'importe quelles flottes, des mesures restrictives qui comporteraient pour certaines de ces flottes les plus graves inconvénients.

Le contre-amiral Decoux n'ignore pas que la Turquie ne veut pas, par une déclaration précise, viser tel ou tel Etat, mais il faut voir, d'un autre côté, les inconvénients de la procédure que sa délégation envisage. S'il n'y a pas de discrimination, les mesures peuvent s'appliquer à toutes les flottes et les gêner sérieusement au cas où l'état de menace de guerre, tel qu'il est apprécié par la Turquie, se prolonge.

En résumé, l'article 18 peut permettre à la Turquie, si aucune précision n'y est apportée, de fermer les Détroits en temps de paix et pour une longue durée.

M. YOSHITOMI (Japon) attire l'attention de la délégation turque sur le fait que si la Turquie empêche une flotte qu'elle craint de voir se muer en une force hostile, de quitter la mer Noire, elle n'agit peut-être pas très sagement, et il rappelle le proverbe japonais qui dit qu'un rat mis au pied du mur mord même le chat. Peut-être y aurait-il avantage, dans l'hypothèse envisagée par la délégation turque, de laisser la flotte qui peut devenir hostile sortir de la mer Noire.

M. Yoshitomi estime que la plus grande discrétion devrait être laissée au Gouvernement turc et qu'il y aurait lieu, par conséquent, de ne pas adopter la stipulation contenue *in fine* dans l'amendement de la délégation soviétique.

M. Antsipo-Tchikounski (Union des Républiques soviétiques socialistes) souligne que si l'Union des Républiques soviétiques socialistes ne visait que son propre intérêt, la délégation soviétique aurait pu accepter le texte roumain. Mais elle comprend la nécessité de suspendre les règles générales concernant le passage de tous les navires étrangers par les Détroits, la Turquie étant menacée d'une guerre. En conséquence, il s'agit seulement du droit de retour à leurs bases des bâtiments séparés d'elles au moment de la mise en œuvre par la Turquie de la disposition de l'article 18. En ce qui concerne l'expression de « ports d'attache », la délégation soviétique accepte qu'on y substitue celle de « ports de provenance » qui a été proposée par la délégation française. Enfin, répondant à l'observation formulée par la délégation du Japon, M. Antsipo-Tchikounski déclare que la délégation soviétique pense également qu'il appartiendra à la Turquie de voir si elle entend ou si elle n'entend pas permettre au rat de sortir de la ratière.

M. Menemencioglu (Turquie) n'a pas d'idée arrêtée au sujet des expressions « ports d'attache », « bases navales » ou « ports de provenance », et il laisse aux techniciens le soin de faire un choix. L'idée à exprimer est la suivante : les bateaux en visite dans la mer Noire doivent pouvoir sortir par les Détroits, et ceux qui appartiennent aux Puissances de la mer Noire, qui sont en visite à l'extérieur, doivent pouvoir y rentrer.

Au sujet de ce qu'a dit la délégation française quant à la durée indéfinie de l'état de menace de guerre, M. Menemencioglu revient sur les explications qui ont déjà été données au cours des premières séances plénières : il y a dans le texte turc une clause de garantie qui fait intervenir la Société des Nations ou tout autre organe sur lequel on pourrait se mettre d'accord et auquel il appartiendrait de dire s'il y a menace de guerre ou non. Ainsi, il n'y aura pas possibilité pour les Etats qui ne menacent pas la Turquie d'être lésés. La discrimination qu'on a proposé de faire entre Etats ne semble pas réalisable à M. Menemencioglu. En revanche et si l'organe envisagé déclare qu'il n'y a pas vraiment menace de guerre, en deux jours les mesures prises par la Turquie pourront être rapportées. Le devoir de la Turquie sera de s'adresser à l'instance prévue pour lui poser la question de savoir si la menace invoquée existe ou n'existe pas. A moins donc de lenteur de la part de cette institution, l'état transitoire ne durera pas et, par ailleurs, la Turquie ne saurait s'offrir le luxe, lorsqu'elle se trouve dans une situation de menace de guerre, de laisser passer des navires de guerre dans les Détroits. La délégation turque accepte bien volontiers d'étudier la proposition soviétique pour voir par quel moyen l'on pourrait réussir à ne pas enfermer, en vertu de certaines stipulations, la flotte soviétique dans la mer Noire.

Quant à la menace dont a parlé la délégation japonaise, elle serait dirigée contre la partie fortifiée du Bosphore et non contre les Détroits.

Le Président déclare n'avoir pas trouvé, dans les explications de M. Menemencioglu, la réponse à la question suivante : Que ferait la Turquie si le Conseil de la Société des Nations ou tel organe prévu dans la convention répondait qu'il y a bien menace de guerre de la part des Etats A et B, mais qu'il n'y a aucune raison d'appliquer l'article 18 aux Etats Y et Z ?

M. Pella (Roumanie) ajoute qu'il ressort du texte de la convention que si, à une majorité des deux tiers, le Conseil décide que les mesures prises par le Gouvernement turc ne sont pas justifiées, ce gouvernement s'engage à les rapporter.

Le Gouvernement turc peut se trouver devant l'alternative suivante : ou bien rapporter ses mesures à l'égard de tous les Etats ou bien les maintenir également à l'égard de tous les Etats. Toutefois, le Gouvernement turc a-t-il envisagé une situation intermédiaire, celle où le Conseil dirait que les mesures ne sont justifiées qu'envers les Etats A et B ?

M. Menemencioglu (Turquie) répond qu'il appartient à l'organe en question de dire si les mesures de prudence sont justifiées ou non, mais non pas de déclarer ces mesures justifiées à l'égard de tel pays et injustifiées à l'égard de tel autre car, en disant que les mesures sont injustifiées à l'égard du pays Y ou Z, l'organe ne ferait que condamner ces mesures. En effet, il est impossible, une fois certaines mesures de défense mises en pratique dans les Détroits, d'ouvrir ceux-ci à certains navires et de les fermer à certains autres. Les torpilles ou les mines n'ont, cela va de soi, aucun dispositif qui leur permette de reconnaître les navires amis et les navires ennemis. Si l'on oblige la Turquie à rapporter les mesures de défense qu'elle a prises, il faut qu'en contre-partie on lui garantisse une assistance au cas où une attaque contre sa sécurité suivrait la suppression de ces mesures.

Donc, la stipulation de l'article 18 vise à sauvegarder la Turquie, mais il ne s'agit pas de prolonger pendant des mois une situation d'incertitude, car ou bien un danger imminent se termine par une guerre qui ne saurait tarder, ou bien il disparaît à la suite de négociations ou des mesures efficaces qui sont prises, et alors ces mesures sont rapportées automatiquement. A la rigueur, une décision pourrait être provoquée par tout Etat qui s'estimerait lésé.

M. Pella (Roumanie) fait observer qu'à l'article 17, la Turquie se voit réserver le droit de discriminer entre les pays, d'admettre dans les Détroits des unités navales appartenant aux uns à l'exclusion des unités navales appartenant aux autres. Pourquoi la même discrimination ne pourrait-elle pas être faite dans l'hypothèse prévue à l'article 18 ?

M. Menemencioglu (Turquie) explique que les mesures de défense qui seront appliquées dans l'hypothèse d'une guerre peuvent varier. Si les Détroits ne sont que partiellement fermés, il sera possible de faire la discrimination dont a parlé M. Pella. Du reste, la Turquie peut trouver plus

avantageux de diminuer à un certain moment ses défenses dans les Détroits, afin de rendre le passage possible à une flotte alliée. Elle n'aurait aucun intérêt, au contraire, à affaiblir ses moyens de défense pour permettre l'accomplissement de simples visites de courtoisie.

Le PRÉSIDENT fait remarquer que la délégation du Royaume-Uni n'a pas encore reçu les instructions qu'elle avait sollicitées de son Gouvernement au sujet de l'article 18. Il propose donc que la suite de l'examen de cet article soit ajournée à une séance ultérieure.

Il en est ainsi décidé.

26. Communiqué à la presse.

La Conférence *adopte* avec des modifications le projet de communiqué à la presse qui lui est soumis.

DOUZIÈME SÉANCE

Tenue le samedi 11 *juillet* 1936, *à* 15 h. 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
M. SEAL,
M. FITZMAURICE.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
M. NEICOFF.

France : Contre-amiral DECOUX,
Capitaine de vaisseau DELEUZE.

Grèce : M. BIBICA-ROSETTI.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA,
M. PELLA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI,
M. MILLER,
M. LACHKEVITCH.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

27. Examen des textes et des questions renvoyés au Comité.

Article 11. — *Immobilisation des navires en cas d'avarie ou de fortune de mer.*

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer qu'on ne peut pas admettre sans aucune garantie spéciale que les navires ayant subi des avaries séjournent indéfiniment dans les Détroits. En pareil cas, le tonnage maximum admis pour la zone des Détroits ne pourra augmenter, car on ne saurait admettre l'accumulation dans cette zone de navires en avarie. Si cependant il y a échouage, on peut considérer qu'au bout d'un certain temps ce navire n'est plus compris dans le tonnage maximum.

Le PRÉSIDENT se demande si l'on peut prévoir dans une convention le délai dans lequel les réparations d'un navire avarié peuvent être achevées.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) admet que si des navires étrangers viennent se faire réparer dans les chantiers turcs, ou s'ils sont échoués, on peut, au bout d'un certain temps, les considérer comme n'entrant pas dans le tonnage global. Si des réparations peu importantes durent pendant quelques jours, dix jours par exemple, les navires ainsi immobilisés empêcheront les autres de passer, mais, au bout de quelque temps, s'il est établi que l'avarie est réelle, on pourrait aviser à les exclure du tonnage global.

Le contre-amiral DECOUX (France) est d'avis que si l'avarie est sérieuse et non simulée, ce qui est facile à établir, le navire doit être exclu du tonnage global. On peut concevoir que les autorités turques pourraient prendre des précautions leur donnant tous les apaisements voulus, mais il n'y a aucune raison d'admettre que le séjour de navires en avarie aboutisse à un embouteillage du passage par les Détroits.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) croit qu'il sera possible d'arriver à un accord. La délégation turque serait disposée à accepter qu'un navire se trouvant dans cette situation soit exclu du calcul du tonnage global, à condition de se soumettre à certaines mesures de précaution à décider par les autorités turques.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) se demande s'il y a lieu de prévoir une disposition analogue pour les fortunes de mer.

Le contre-amiral DECOUX (France) répond que l'idée de la délégation française était de se borner aux avaries. La fortune de mer a été prévue à la demande d'une autre délégation par raison de symétrie, la même formule étant employée à l'article 13.

Le PRÉSIDENT fait observer que le cas de l'article 13 est différent; il s'agit du temps nécessaire pour le passage.

Le contre-amiral DECOUX (France) propose d'ajouter à l'article 11 la formule suivante :

« Ne seront pas davantage compris dans ce tonnage les bâtiments de guerre en transit qui se trouveraient provisoirement immobilisés à la suite d'une avarie et qui se soumettraient jusqu'à la réparation de cette avarie aux règlements de police édictés à cet effet par le Gouvernement turc. »

Il est *convenu* que la délégation française et la délégation turque s'entendront sur le texte à soumettre à cet effet au Comité de rédaction.

Article 15. — *Nouveau texte résultant des discussions du Comité technique à substituer au paragraphe* d) :

« *d*) Toutefois, si l'une desdites Puissances désire envoyer une force navale en mer Noire pour des fins humanitaires et qu'elle n'est pas en mesure de le faire en raison des dispositions des paragraphes *a*) et *c*) du présent article, elle aura la faculté d'envoyer dans la mer Noire une force jusqu'à concurrence de 8.000 tonnes aux conditions suivantes : Une demande à cet effet sera adressée au Gouvernement turc, qui en donnera immédiatement notification aux autres Puissances riveraines de la mer Noire. Si lesdites Puissances ne font pas d'objection à cette demande et si la Turquie elle-même ne s'y oppose pas, le Gouvernement turc prendra immédiatement les mesures nécessaires pour autoriser le passage en question. Si aucune réponse n'est reçue par le Gouvernement turc des autres Puissances riveraines de la mer Noire dans les quarante-huit heures à compter de la réception de la demande initiale, ces Puissances seront considérées comme n'ayant pas d'objection.

» *e*) Si l'une des Puissances non riveraines de la mer Noire désire y envoyer une force navale pour des fins humanitaires mais sans dépasser le tonnage global prescrit aux paragraphes *a*), *b*) et *c*) du présent article, elle aura la faculté d'envoyer une force navale ne dépassant pas 8.000 tonnes, adressant une demande à cet effet au Gouvernement turc et après avoir reçu l'autorisation de ce dernier. La réponse du Gouvernement turc sera donnée dans tous les cas dans les quarante-huit heures à compter de la réception de la demande.

» *f*) Les dispositions de l'article 10 concernant le préavis ne s'appliqueront pas aux cas prévus aux deux paragraphes précédents.

» *g*) Sauf pour les cas de visites ayant l'objet visé aux paragraphes *d*), *e*) et *f*) du présent article, le séjour en mer Noire d'une force navale de l'une quelconque desdites Puissances n'excédera pas quinze jours. »

Le PRÉSIDENT attire l'attention sur le fait que ce texte a été préparé hâtivement et qu'il donnera lieu sans aucun doute à de nombreuses observations.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que ce texte dépasse la pensée du Comité.

Il donne l'impression que chaque Puissance aura la faculté d'envoyer 8.000 tonnes. La même imprécision est offerte par le point *c*). Le délai de quarante-huit heures n'est pas non plus entièrement conforme aux décisions du Comité. Enfin, le dernier point contient une inexactitude en ce qui concerne le délai.

Plutôt que d'ouvrir une discussion prolongée, le délégué de la Turquie propose d'établir un nouveau texte, d'accord avec les délégations du Royaume-Uni et de l'Union des Républiques soviétiques socialistes et de le soumettre ensuite au Comité.

Le Comité *approuve* cette proposition et suspend la séance.

A la reprise, M. MENEMENCIOGLU (Turquie) donne lecture du texte ci-dessous :

« *d*) Toutefois, si dans un but humanitaire une des Puissances non riveraines de la mer Noire désire envoyer en cette mer une force navale et si en même temps le tonnage global visé par le paragraphe *a*) du présent article se trouve être utilisé par d'autres Puissances non riveraines, cet envoi pourra avoir lieu pour un tonnage global maximum de 8.000 tonnes dans les conditions suivantes : Une demande d'autorisation sera adressée au Gouvernement turc, qui en donnera immédiatement connaissance aux autres Puissances riveraines

de la mer Noire. Si lesdites Puissances ne font pas d'objection à cette demande dans un délai de vingt-quatre heures à partir de sa réception par elles, et si la Turquie elle-même ne s'y oppose pas, le Gouvernement turc accordera dans le délai de quarante-huit heures l'autorisation requise à cet effet. Il est entendu que toute entrée ultérieure en mer Noire des forces navales des Puissances non riveraines ne s'effectuera que dans la limite du tonnage global disponible prévu au paragraphe *a*) du présent article.

» *e*) Cette procédure d'autorisation pourra également être employée dans des cas visés au paragraphe précédent, même si le tonnage global de la mer Noire n'est pas atteint et à la condition qu'il s'agisse d'une force n'excédant pas 8.000 tonnes, l'autorisation de passage ne devant, dans ce cas, être demandée qu'à la Turquie à l'exclusion des autres Puissances riveraines.

» *f*) Les dispositions de l'article 10 concernant le préavis ne s'appliqueront pas aux cas prévus aux deux paragraphes précédents.

» *g*) Pour toutes les visites en mer Noire, quel qu'en soit l'objet, les navires de guerre des Puissances non riveraines ne devront rester dans cette mer au delà de vingt et un jours. »

Le délégué turc ajoute qu'il convient de prévoir également que, pendant le séjour de ces forces additionnelles, aucune nouvelle force n'entrera en mer Noire tant que le tonnage global des navires des Etats non riverains se trouvant dans la mer Noire, y compris lesdites forces additionnelles, n'aura pas été ramené au-dessous du maximum prévu de 30.000 tonnes.

M. Miller (Union des Républiques soviétiques socialistes) souligne à son tour la nécessité d'ajouter une telle disposition.

En attendant que le texte ci-dessus soit distribué, le Comité passe au point suivant de ses travaux.

Article 25.

M. Pella (Roumanie) signale un point qui n'est pas prévu dans cet article. Il y est question, en premier lieu, des ratifications. Il faut cependant s'arrêter tout d'abord au problème des signatures. Il y a un système pour les Etats qui n'ont pas pris part à la Conférence : ce système consiste à laisser la convention ouverte à la signature jusqu'à une certaine date, après quoi il reste la possibilité d'adhérer à la convention.

M. Pella voudrait savoir si la délégation turque a prévu ce système.

Un autre système consisterait à obtenir sinon l'adhésion, du moins l'assentiment par voie d'accords bilatéraux entre la Turquie et d'autres Etats.

Si la Turquie envisage cette dernière méthode, il s'agit de savoir dans quelles conditions elle entend y recourir, étant donné que les autres signataires ont intérêt à en être informés.

Au cas où elle n'aurait pas encore en vue l'une ou l'autre méthode, M. Pella prierait la délégation turque de bien vouloir prendre note de ce point qu'il vient de signaler et de voir s'il n'y a pas lieu d'en faire l'objet d'une disposition spéciale dans la convention.

M. Menemencioglu (Turquie) préfère laisser au chef de la délégation turque le soin d'exprimer son point de vue sur cette question dont le caractère politique n'échappe à personne. Il tient cependant à faire d'ores et déjà une observation à ce sujet.

La convention que l'on se propose de signer est, comme il a déjà eu l'occasion de le déclarer, une réglementation internationale. Il ne saurait être question pour la Turquie d'accords bilatéraux s'écartant de cette réglementation. Si elle a recours à de tels accords, ceux-ci ne pourront avoir d'autre but que de confirmer intégralement la convention; ils en reproduiront textuellement toutes les dispositions. Le Gouvernement turc répudie catégoriquement la méthode qui consisterait à conclure des accords bilatéraux assurant à un Etat, quel qu'il soit, des avantages dont ne bénéficieraient pas tous les autres.

M. Seal (Royaume-Uni) croit également qu'il sera nécessaire d'insérer dans la convention un article prévoyant que la convention sera laissée ouverte soit à la signature, soit à l'adhésion ultérieure d'autres Etats, cela d'autant plus que tous les signataires de la Convention de Lausanne ne participent pas à la Conférence.

M. Pella (Roumanie) tient à déclarer qu'il n'a pas présenté ses observations dans l'intention d'obtenir des apaisements de la délégation turque en sa qualité de représentant de la Roumanie. Comme Roumain, il a pleine confiance en l'amitié de la Turquie, qui lui suffit entièrement. Il n'a soulevé la question que comme juriste et, comme tel, il préférerait la clause d'adhésion aux accords bilatéraux.

Le Président constate qu'après les explications d'ordre juridique données par le délégué de la Turquie, on peut envisager l'insertion dans la convention d'une disposition prévoyant qu'elle restera ouverte à la signature ou à l'adhésion des autres Etats.

M. Menemencioglu (Turquie) répète que cette question présente un aspect politique qui doit être traité avant tout en séance plénière par le chef de sa délégation.

Pour ce qui est des accords bilatéraux ayant pour objet la mise en vigueur à l'égard d'autres Etats de la réglementation internationale instituée par la convention, il tient à préciser sa pensée en

déclarant que tout accord de ce genre qui assurerait à un Etat un avantage dont ne bénéficieraient pas dans la même mesure tous les autres constituerait une violation des termes de cette réglementation internationale. Il ne voit donc pas comment on pourrait insérer dans la convention une disposition par laquelle la Turquie s'engagerait à ne pas faire une telle discrimination. Cela équivaudrait à demander à la Turquie de s'engager à ne pas violer la convention.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) estime, d'accord en cela avec le délégué de la Turquie, que la question de savoir s'il y a lieu de laisser la convention ouverte à la signature ou à l'adhésion des autres Etats ne peut être discutée que par les chefs des délégations en séance plénière.

Le PRÉSIDENT fait observer que sans aller jusqu'à l'insertion d'une clause par laquelle la Turquie s'engagerait à ne pas conclure d'accords bilatéraux allant à l'encontre des dispositions de la convention, on pourrait concevoir une disposition concernant les modalités de mise en vigueur de la convention à l'égard des Etats qui voudraient y adhérer par la suite.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que les termes « quels que soient le pavillon ou le chargement », employés à l'article 3 du projet de convention, comportent un engagement formel de la part de la Turquie. Si un Etat demande à conclure un accord bilatéral avec la Turquie, celle-ci lui présentera le texte même de la convention en y insérant seulement un nouveau préambule.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) ne s'oppose pas à ce que la question soit examinée en séance plénière. Il craint fort cependant que cette question essentiellement technique et juridique ne soit renvoyée par la Conférence, soit au Comité technique, soit à un comité de juristes.

M. PELLA (Roumanie) se proposait justement de faire la même observation. Il estime néanmoins qu'il serait préférable de reprendre la discussion juridique lorsque la Conférence aura décidé, après avoir entendu en séance plénière le chef de la délégation turque, de renvoyer la question soit au Comité technique, soit au Comité de rédaction qui est en somme un comité juridique.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) ne s'oppose pas à la discussion juridique de la question, mais estime qu'il y a lieu de voir tout d'abord quelles ratifications seront requises. On peut donc étudier les modalités de mise en vigueur de la convention.

Sur ce point, la délégation turque demandera une formule différente de celle qui figure au premier alinéa du projet de convention. Au lieu de stipuler que les instruments de ratification seront déposés « aussitôt que faire se pourra », il faudrait prévoir le dépôt des ratifications jusqu'à une date à fixer, après laquelle le dépôt de six ratifications suffira pour que la convention entre en vigueur à l'égard des Puissances qui l'auraient ratifiée. On aura ainsi une première mise en vigueur. C'est là un système adopté dans plusieurs autres conventions plurilatérales. Le but principal est que la convention ne reste pas indéfiniment dans un état d'indécision et que la réglementation internationale qu'elle institue entre en vigueur le plus tôt possible.

On pourrait fixer un délai de ratification assez long, de neuf mois par exemple. Si au bout de neuf mois un des signataires n'a pas ratifié, on peut conclure qu'il fait abstention. Or, on ne peut pas retarder indéfiniment l'entrée en vigueur d'une réglementation internationale parce que tel est le bon plaisir d'un Etat.

Il va de soi que ce système de ratification est subordonné à la condition qu'il sera signé un protocole séparé stipulant l'abrogation immédiate des clauses de démilitarisation de la Convention de Lausanne et la mise en vigueur immédiate, dès la signature, des dispositions de l'article 18 de la nouvelle convention.

M. PELLA (Roumanie) tient à soumettre une question préalable aux diverses délégations et spécialement à la délégation turque, en les priant de réfléchir sur la formule à adopter. Il ne discutera pas pour le moment la question de savoir s'il faudra six ou sept ratifications. Il signalera seulement un problème juridique dont la solution n'est pas facile : celui de l'entrée en vigueur d'un protocole indépendamment de toute ratification. Il s'agit de trouver une formule conférant un titre juridique à l'entrée en vigueur de ce protocole sans ratification.

M. Pella rappelle que, généralement, un engagement ne peut entrer en vigueur que dans la mesure où il est ratifié, soit par le parlement, soit par le chef d'Etat, selon les dispositions constitutionnelles de chaque pays. La signature ne constitue qu'une phase tout à fait provisoire.

C'est sur ce problème que M. Pella prie ses collègues de bien vouloir méditer.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que l'on peut apporter beaucoup d'exemples de mise en vigueur de certaines clauses au moment de la signature. On peut invoquer à cet égard beaucoup de précédents. La signature à donner par un gouvernement à un protocole entrant immédiatement en vigueur n'apparaît pas contraire aux principes juridiques. Tout au plus pourrait-on dire que le gouvernement assume une responsabilité, mais on ne peut pas affirmer que le protocole signé dans ces conditions ne peut pas entrer en vigueur. La responsabilité en question est d'ordre constitutionnel et intérieur.

Etant donné la situation actuelle, il est impossible à la Turquie d'attendre, même pendant le délai le plus court, après la fin de la Conférence de Montreux, pour abroger les clauses de démilitarisation des Détroits. La délégation turque a posé la question franchement. La Turquie s'est vu prodiguer des paroles aimables pour avoir, dans cette époque trouble, agi d'une manière conforme à la légalité; elle a été félicitée de n'avoir pas suivi certains exemples récents. Mais ces mêmes délé-

gations qui ont adressé à la Turquie des paroles aimables peuvent-elles affirmer aujourd'hui qu'il est possible d'imposer à la Turquie l'obligation d'attendre pendant neuf mois avec une convention sans valeur et dans l'impossibilité de prendre les mesures qu'exige sa sécurité ? La question est actuelle, urgente, impérieuse. S'il faut une formule permettant de tenir compte de cette situation sans s'écarter des grands principes, cette formule doit être trouvée, mais en tout cas il faut un protocole entrant en vigueur dès la signature.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) se déclare d'accord avec le délégué de la Turquie quant à la nécessité d'un protocole entrant en vigueur dès la signature, sans attendre les ratifications. Il ne croit pas que la signature d'un tel protocole se heurte à des difficultés.

Par contre, on ne saurait insérer une telle clause dans la convention même, car cette clause ne pourrait devenir effective que quand la convention elle-même entrerait en vigueur, c'est-à-dire après ratification. Il faut en tout cas un protocole ou procès-verbal signé en dehors de la convention.

Pour ce qui est de la mise en vigueur de la convention quand six ou sept signataires l'auront ratifiée, M. Fitzmaurice croit comprendre que dans l'idée de la délégation turque, la convention doit entrer en vigueur, d'abord à l'égard des six ou sept pays qui les premiers l'auront ratifiée, puis à l'égard de tout autre pays qui la ratifierait par la suite.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) partage l'avis de M. Fitzmaurice quant à la nécessité d'un protocole ou procès-verbal signé en dehors de la convention. Il rappelle à cette occasion les difficultés surgies au sujet de la mise en application immédiate de certaines dispositions du Traité de Lausanne par un échange de lettres annexées au traité. Il confirme la manière dont le délégué du Royaume-Uni interprète l'intention de la délégation turque qui est que six ratifications doivent permettre à la Turquie de mettre en application la réglementation internationale instituée par la convention, quitte à obtenir plus tard la ratification des autres.

M. YOSHITOMI (Japon) cite l'article 143, alinéa 3, du Traité de Lausanne, qui prévoit que la notification par l'intermédiaire du représentant diplomatique du Japon à Paris de la ratification du traité aura le même effet que le dépôt de la ratification. Il informe le Comité que, d'après les instructions de son Gouvernement, la délégation japonaise doit demander l'insertion d'une clause similaire dans la nouvelle convention.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) remercie la délégation japonaise de cette déclaration, qui montre due le Gouvernement japonais a hâte de ratifier la convention. Il est entièrement d'accord au sujet qe cette proposition.

M. YOSHITOMI (Japon) tient à préciser que la déclaration qu'il vient de faire ne préjuge en rien l'attitude du Gouvernement japonais et ne saurait être interprétée comme signifiant que le Japon consent d'ores et déjà à signer la convention.

M. LACHKEVITCH (Union des Républiques soviétiques socialistes) constatant qu'il s'agit de prendre un arrangement en vue de la mise en vigueur anticipée de certaines dispositions de la convention, se demande si les autres dispositions sont réellement d'une nature telle qu'elles ne sauraient être mises en application, dans la pratique, avant la ratification. Il fait observer que toutes ces dispositions ont un caractère administratif et que leur observation peut être assurée par des règlements administratifs. Il ne s'agit ni de cessions de territoires ni de clauses affectant les finances publiques. Rien ne s'oppose donc à ce que ces questions soient réglées autrement que par la ratification de la convention. S'il importe, dans l'intérêt général, que la mise en application de toutes les dispositions de la convention ne soit pas retardée, les Puissances signataires peuvent fort bien ordonner à leurs administrations de prendre des mesures dans le sens prévu par la convention.

M. PELLA (Roumanie) saisit cette occasion pour faire valoir devant le Comité un autre aspect du problème. Si l'on tombe d'accord sur la mise en vigueur immédiate de certaines dispositions de la convention indépendamment de la ratification, de quelle manière conçoit-on l'application des autres dispositions ? Celles-ci, bien que se rattachant à l'objet principal de la convention qui est la remilitarisation des Détroits, n'entreraient pas immédiatement en vigueur. Mais alors quel serait le régime à appliquer pour toutes les matières faisant l'objet de la réglementation ? Celui de Lausanne ou celui de la nouvelle convention ? Le problème paraît assez compliqué.

Le PRÉSIDENT croit comprendre que c'est probablement une situation analogue que M. Fitzmaurice avait en vue lorsqu'il a posé la question relative aux Etats qui n'auront pas ratifié à l'échéance. Y aura-t-il une discrimination quant aux droits et avantages entre les Etats qui auront ratifié et les autres ? Appliquera-t-on la nouvelle convention à l'égard des premiers et l'ancienne à l'égard des seconds en attendant qu'ils aient ratifié ?

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) croit comprendre que les observations qui viennent d'être faites militent en faveur de la proposition de M. Lachkevitch à laquelle il ne voit aucun inconvénient à se rallier.

M. PELLA (Roumanie) constate que le problème juridique reste entier. Si l'on suppose que la convention est signée le 15 juillet et que les six premières ratifications sont obtenues en deux mois, quel sera le régime des Détroits entre le 15 juillet et le 15 septembre en ce qui concerne les autres dispositions ? Celui de Lausanne ou celui de la nouvelle convention ? Ces dispositions, notamment celles qui ont trait au tonnage et aux règles de passage se rattachent toutes à la remilitarisation. C'est là un problème à étudier.

M. LACHKEVITCH (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que M. Pella vient de démontrer l'utilité d'une mise en vigueur, provisoire si l'on veut, mais simultanée de toute la réglementation. Autrement, on n'évitera jamais les inconvénients à signaler.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) est d'avis que s'il est procédé à la signature d'un protocole mettant en vigueur certaines dispositions de la convention, la convention elle-même ne peut entrer en vigueur qu'après ratification. Il est hors de doute en pareil cas que c'est la Convention de Lausanne qui doit s'appliquer jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle. M. Fitzmaurice se demande si la difficulté ne pouvait pas être réglée en prévoyant l'application provisoire de la convention sous réserve de ratification. La mise en vigueur définitive n'interviendrait qu'à la ratification. En pareil cas, il y aurait lieu de prévoir une date après laquelle cet arrangement provisoire prendrait fin si les ratifications nécessaires n'étaient pas déposées.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) se proposait justement de faire la même observation. Si l'on admet l'abrogation immédiate des clauses de démilitarisation sans que le reste de la convention soit mis en vigueur, il va sans dire que ce serait la Convention de Lausanne qui continuerait à être appliquée. Cela impliquerait une situation juridique qui est loin d'être souhaitable. Il est difficile en effet de concilier la remilitarisation des Détroits avec les clauses de la Convention de Lausanne.

Il y aurait donc lieu de signer, d'une part, un protocole définitif abrogeant les clauses de démilitarisation et, d'autre part, un protocole mettant provisoirement en vigueur l'ensemble de la nouvelle convention, en attendant que les ratifications requises interviennent. Si ces ratifications n'interviennent pas dans le délai prévu, cet arrangement provisoire prendra fin, mais il n'en résultera pas que les clauses de Lausanne seront rétablies *ipso facto*. Tout au plus pourra-t-on dire qu'il faudra une nouvelle conférence.

En tout cas, l'idée de M. Fitzmaurice paraît tout à fait acceptable.

M. PELLA (Roumanie) constate avec satisfaction que la discussion provoquée par lui n'aura pas été sans utilité.

M. YOSHITOMI (Japon) tient à signaler la difficulté juridique résultant du fait que la remilitarisation constitue une modification partielle du Traité de Lausanne et que cette modification n'aura pas été acceptée par tous les signataires dudit traité.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) rappelle qu'il avait lui-même soulevé cette question, mais qu'il semble y avoir un moyen de tourner la difficulté. Les signataires acceptent la nouvelle réglementation en ce qui les concernent, sans que leur acceptation engage les autres Etats. Il appartiendra à la Turquie de s'arranger avec ceux-ci.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que ni l'Union soviétique ni la Yougoslavie n'ont ratifié la Convention de Lausanne. Peut-on dire qu'elles ne l'observent pas ? Peut-on prétendre que l'Union soviétique n'est pas intéressée, qu'elle est moins intéressée au régime des Détroits qu'une Puissance méditerranéenne quelconque ? En fait, la Convention de Lausanne n'a fait que remplacer les Conventions de Paris et de Berlin. Elle n'a pas été ratifiée par l'un des signataires de ces dernières conventions; elle n'en a pas moins été observée par ce signataire.

On peut dire que la Convention de Lausanne n'existe pas puisque l'un des signataires des conventions qu'elle a remplacées ne l'a pas ratifiée. On pourrait avancer beaucoup d'autres arguments juridiques, mais il ne semble pas nécessaire d'insister sur cette question.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) répond qu'à la Conférence de Lausanne, il ne s'agissait pas de remplacer une convention existante. D'autre part, si l'Union des Républiques soviétiques socialistes n'a pas en fait formulé d'objection contre l'application de la Convention de Lausanne, on ne saurait en conclure qu'elle n'avait pas le droit de le faire. D'ailleurs, le régime de Lausanne n'offrant que des avantages, il n'y a rien d'étonnant à ce qu'il n'ait pas rencontré d'objection de la part des Puissances qui n'ont pas ratifié la Convention de Lausanne.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) admet que la Convention de Lausanne a institué un régime plus favorable pour les Puissances méditerranéennes, mais il doute qu'il soit considéré comme tel par la délégation soviétique par exemple. Nonobstant cela, les Soviets ont accepté et observé ce régime.

Tout le problème réside dans le fait qu'il s'agit d'une réglementation internationale. Ce caractère de la réglementation peut être invoqué contre tout pays qui ferait des objections. De deux choses l'une : ou bien c'est une réglementation internationale et alors l'opposition individuelle d'un pays n'a pas de signification, ou bien ce n'est pas une réglementation internationale et alors la Convention de Lausanne n'existe pas.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) estime qu'il serait utile que les délégués de la Turquie et de la Roumanie et lui-même eussent des conversations en vue d'arrêter en commun un texte en tenant compte de l'échange de vues qui vient d'avoir lieu.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que sa délégation avait l'intention de soumettre un texte complet de l'article 25; elle préfère cependant attendre que cette discussion ait eu lieu.

Pour ce qui est de la durée de la convention, il rappelle que le chef de la délégation turque avait déclaré que la durée de cinquante ans était trop longue et qu'il était disposé à accepter que cette durée corresponde à une génération. Dans l'idée de la délégation turque, une durée de vingt ans répond à cette notion et constitue un maximum qu'il est impossible de dépasser.

Le PRÉSIDENT rappelle la suggestion présentée par lui en séance plénière. On pourrait s'abstenir de fixer une durée en prévoyant que chacune des parties a le droit de dénoncer la convention au bout d'une certaine période, de cinq ans par exemple, en donnant un préavis à fixer.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare que la Turquie accepte cette suggestion.

M. LACHKEVITCH (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que la proposition du Président revient à fixer une durée de cinq ans. Il propose de ne pas fixer de durée dans ce sens que les chiffres seraient laissés en blanc. Il ne s'agit pas en effet d'une question technique, mais d'une question d'opportunité politique.

M. PELLA (Roumanie) explique qu'il convient de faire une distinction entre la dénonciation et la revision. On peut admettre comme principe que la convention est illimitée et s'arrêter sur les deux idées suivantes : dans quelles conditions elle peut être dénoncée et à quelle époque elle peut être revisée. Si l'on admet l'idée des revisions périodiques, il y a lieu de préciser quelles dispositions seront sujettes à revision. Pour ce qui est des chiffres, M. Pella estime, comme M. Lachkevitch, qu'il s'agit là d'une question d'opportunité politique et que les chiffres doivent être laissés en blanc en attendant la décision de la Conférence.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) croit pouvoir dégager de la discussion les points suivants : Il y a tout d'abord le principe de la tacite reconduction proposé par le Président; la dénonciation aura pour effet de mettre fin à la convention. La délégation du Royaume-Uni a fait sur ce point une seule réserve; elle a demandé ce qui arriverait après la dénonciation et a exprimé l'avis que le principe de la liberté de passage énoncé dans la convention doit être maintenu sans limite de temps. La délégation turque propose de fixer une première période de vingt ans, après laquelle chacune des parties pourra dénoncer la convention avec un préavis d'un ou deux ans. Elle refuse d'accepter une période de plus de vingt ans, car elle estime que cela serait sans utilité.

Pour ce qui est de la revision, on pourrait prévoir que les dispositions concernant le tonnage, dans les Détroits et dans la mer Noire, peuvent être revisés tous les cinq ans à la majorité des deux tiers y compris la voix de la Turquie. On pourrait envisager la possibilité de reviser les autres clauses, mais avec l'assentiment de toutes les parties.

Le PRÉSIDENT constate avec satisfaction qu'à la suite de l'échange de vues qui vient d'avoir lieu, l'écart entre les points de vue en présence n'est plus aussi grand.

Le Comité *décide* de réserver sa décision jusqu'à ce que le texte annoncé par la délégation turque ait été présenté.

Article 11 (suite de la discussion).

Le PRÉSIDENT attire l'attention du Comité sur l'expression « service effectif » (active commission) employée à l'article 11 du projet de convention. Ce terme ne serait pas tout à fait approprié.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare que la délégation turque a des instructions formelles de demander que, pour une première période de cinq ans, le tonnage prévu audit article soit fixé à 15.000 tonnes, sans qu'aucune relation ne soit établie entre cette limite et le tonnage de la flotte turque.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare que la délégation du Royaume-Uni n'a pas eu la possibilité d'étudier la question et qu'elle préfère la discuter plus tard.

Le contre-amiral DECOUX (France) demande si le principe de la relation entre le tonnage global des navires admis dans la zone des Détroits et celui de la flotte turque sera maintenu, si ce n'est pour la première période de cinq ans, du moins pour les périodes ultérieures.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que le tonnage actuel de la flotte turque est de 29.000 tonnes, de sorte que le chiffre de 15.000 tonnes dépasse même la moitié de ce tonnage. Mais il y a des bâtiments sans aucune valeur réelle qui figurent dans le chiffre du tonnage en service effectif de la flotte turque. C'est pour cela que la délégation turque demande qu'il ne soit pas tenu compte de ce tonnage pendant la première période de cinq ans. Si, au cours de cette période, il y a augmentation sensible de la flotte turque, la Turquie sera prête à accepter les demandes raisonnables qui seront présentées à la revision.

Le PRÉSIDENT demande si, au cas où le tonnage de la flotte turque serait augmenté de 30.000 tonnes pendant la première période, la Turquie entendrait maintenir la limite de 15.000 tonnes.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répète qu'il sera loisible de reviser ce chiffre au bout de la cinquième année. Il croit pouvoir cependant affirmer en toute franchise que les possibilités financières de la Turquie ne permettent guère d'entrevoir une augmentation aussi considérable de sa flotte.

M. YOSHITOMI (Japon) rappelle les observations présentées par lui il y a une semaine, à savoir que le chiffre de 29.000 tonnes indiqué comme représentant le tonnage de la flotte turque ne comprend pas les navires auxiliaires et que, par déduction logique, les navires auxiliaires ne devraient pas non plus être compris dans le chiffre de 15.000 tonnes.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond que la section II du projet de convention a trait aux bâtiments de guerre, y compris les navires auxiliaires, que ces derniers navires sont compris dans le chiffre de 29.000 tonnes et que la seule exception admise est celle des bateaux pétroliers.

Article 15, *paragraphe* d) (suite de la discussion).

Le Comité examine et approuve avec quelques modifications rédactionnelles le texte soumis par la délégation turque pour être substitué au paragraphe *d*) de l'article 15 [1].

Ce texte est renvoyé au Comité de rédaction.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) rappelle que, conformément à ses déclarations précédentes, son approbation est donnée sous réserve d'en référer au chef de la délégation soviétique.

28. Communiqué à la presse.

Le Comité *adopte* avec quelques modifications le projet de communiqué qui lui est soumis.

TREIZIÈME SÉANCE

Tenue le mardi 14 *juillet* 1936, *à* 10 *heures.*

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
M. FITZMAURICE,
Capitaine de vaisseau MACDONALD.

Bulgarie : M. NEICOFF,
M. KARANDJOULOFF,
Capitaine de vaisseau VARIKLETCHKOFF.

France : Contre-amiral DECOUX,
Capitaine de vaisseau DELEUZE.

Grèce : M. BIBICA-ROSETTI,
Capitaine de vaisseau ECONOMO.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA,
M. PELLA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ,
M. KIZILTAN.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. MILLER,
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

29. Examen des textes et des questions renvoyés au Comité.

Article 2 (ancien article 3).

Le PRÉSIDENT met en discussion l'amendement qui a été proposé la veille par lord Stanley (voir page 123), et qui consisterait à insérer, après le mot « chargement » qui se trouve dans les premières lignes de l'article 2, les mots « quelle que soit la nationalité des passagers ».

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) expose que, de l'avis de la délégation britannique, la clause relative à la liberté du transit dans les Détroits et qui est fondée sur la non-discrimination entre les nationalités serait rendue plus claire si on la rédigeait de façon à ce qu'elle vise explicitement aussi bien les passagers que le pavillon ou la cargaison. D'une part, cette précision ne serait que logique et d'autre part elle figure dans tous les traités de commerce conclus par le Royaume-Uni et elle aurait sa place tout indiquée, semble-t-il, dans une convention comme celle qui est en cours d'élaboration.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) avoue n'avoir pas très bien saisi la portée du projet d'amendement présenté par la délégation du Royaume-Uni. Il ne voit pas quel intérêt il peut y avoir à ce qu'on stipule, pour le temps de paix, qu'aucune discrimination ne doit être faite, en ce qui concerne le franchissement des Détroits, entre les nationalités des passagers. Il ne voit pas en effet un pays empêcher un navire de franchir un détroit parce qu'il y a à son bord un passager de telle ou telle nationalité et en raison de la nationalité de ces passagers. Le seul cas où la Turquie puisse avoir à s'intéresser aux passagers d'un navire est celui où il y a lieu pour elle d'exercer son droit de contrôle administratif ou de police judiciaire, mais là la question touche aux agissements et à la situation personnelle du passager et non à sa nationalité.

---

[1] Voir page 134.

A priori, M. Menemencioglu ne voit rien à objecter à l'adjonction de l'expression proposée par la délégation britannique, mais il continue à ne pas comprendre l'utilité d'une telle formule.

En outre, dans un texte du genre de celui de l'article 2, l'expression « sans distinction de pavillon » indique tout simplement l'universalité de la réglementation en cause, tandis que l'expression « sans distinction de nationalité » aurait un autre sens.

Le PRÉSIDENT précise que l'expression « quelle que soit la nationalité des passagers » signifie quelle que soit la nationalité qui résulte du passeport des passagers, cette qualité étant considérée en dehors de tous agissements auxquels auraient pu se livrer les passagers, en dehors aussi de la situation dans laquelle ils pourraient se trouver individuellement.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que si, conformément à l'interprétation que vient de donner le Président, il fallait comprendre l'amendement de la délégation du Royaume-Uni comme signifiant « quel que soit le passeport dont sont munis les passagers », il en résulterait que si l'un des passagers possède un passeport d'un Etat qui n'est pas reconnu par la Turquie, comme le Saint-Siège par exemple, la Turquie ne doit pas s'opposer au passage du bateau. M. Menemencioglu accepte parfaitement bien qu'il en soit ainsi, mais il ne croit pas qu'il soit nécessaire de le dire. En effet, le Gouvernement turc ne demande pour les bateaux qui passent en transit ni les passeports ni les papiers d'identité des passagers. Il n'a aucun intérêt à savoir quelle est la nationalité de ceux-ci. La Turquie n'exerce aucun contrôle de ce genre. Elle se préoccupe seulement de savoir s'il y a des maladies à bord et, s'il y en a, ce ne sont certes pas les passeports qui l'indiqueront.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) est d'accord avec le représentant de la Turquie sur un grand nombre de points, mais il tient à lui faire remarquer que tout ce qu'il a dit des passagers s'applique aussi bien à la cargaison et que si, par conséquent, l'on cite la cargaison dans l'article, il y a lieu de citer les passagers également.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) ne croit pas que la cargaison et les passagers se trouvent tout à fait dans le même cas à cet égard. Encore une fois, il ne s'opposera pas *a priori* à l'adjonction des mots « quelle que soit la nationalité des passagers », mais il voudrait en comprendre le sens exact. Il y a une raison particulière pour viser la cargaison, car il peut se faire que le franchissement d'un territoire maritime comme les Détroits soit interdit aux navires portant certaines marchandises comme des munitions, par exemple; en disant « sans distinction de chargement », l'on stipule un transit complètement libre pour n'importe quel chargement allant en mer Noire ou en revenant. La même clause n'est pas nécessaire pour la nationalité, parce qu'on ne saurait dire *a priori* que le passage des eaux territoriales ou du territoire terrestre turcs soit interdit aux nationaux de tel ou tel pays.

Le PRÉSIDENT constate que la Turquie ne se propose pas d'instaurer un contrôle sur la nationalité des passagers ou la sujétion (notion différente de la nationalité) des passagers, lors du passage des Détroits, arrêt dans les ports turcs mis à part. Dans ces conditions, puisque l'addition proposée par la délégation du Royaume-Uni ne comporte pour la Turquie aucune obligation nouvelle ni gêne spéciale, pourquoi la délégation turque ne l'accepterait-elle pas ?

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) demande à la délégation du Royaume-Uni si la disposition dont il s'agit n'est que la première d'un système de dispositions qu'elle envisage d'étendre à l'état de guerre. Dans ce cas, M. Menemencioglu se verrait obligé de faire toute réserve. Dans le cas contraire, il pourrait adopter l'adjonction qu'elle propose.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) déclare que la délégation du Royaume-Uni n'envisage d'appliquer la clause de la non-discrimination entre les nationalités qu'à l'état de paix et n'a pas l'intention de modifier à ce sujet les dispositions concernant l'hypothèse où il y a état de guerre et où la Turquie est belligérante.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) expose que la Turquie a fait disparaître de l'article de son projet où est visé l'état de guerre, la Turquie étant belligérante, la clause qui figurait dans le Traité de Lausanne au sujet du transport des ressortissants ennemis. Si l'adjonction proposée par la délégation britannique, pour le temps de paix, est adoptée, M. Menemencioglu se verra obligé de demander que soit exclu, pour le temps de guerre, le transport des individus appartenant à la Puissance ennemie de la Turquie.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) déclare que la délégation du Royaume-Uni n'y verra pas d'objection.

Le contre-amiral DECOUX (France) fait observer qu'il est stipulé à l'article 5 qu'en temps de guerre, la Turquie étant belligérante, les navires de commerce neutres jouiront de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits, à condition de n'assister en aucune façon l'ennemi. Cette stipulation est parfaitement admissible, car une nation belligérante a le droit de visite sur les vaisseaux neutres, d'où il suit que, dans l'hypothèse envisagée à l'article 5, la Turquie aura le droit de s'assurer, dans les Détroits, que les navires de commerce qui demandent le passage ne transportent pas de nationaux de la Puissance ennemie. La délégation française n'élèvera donc pas d'objection à ce qu'une précision soit introduite dans la convention dans ce sens.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) se déclare tout à fait d'accord avec le contre-amiral Decoux. Il s'était opposé à ce qu'on fît une énumération des cas d'assistance hostile, mais si l'on pose comme

principe pour le temps de paix qu'aucune discrimination ne doit être faite quant à la nationalité, il sera nécessaire de spécifier, pour le temps de guerre, que la présence d'un individu de nationalité ennemie à bord d'un bateau fera interdire à ce bateau le transit dans les Détroits.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) déclare n'élever aucune objection contre une stipulation de ce genre, mais fait observer qu'elle devrait s'appliquer également à la cargaison.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) en convient, tout en soulignant que, dans l'assistance à l'ennemi, la cargaison est un élément beaucoup plus concret qu'un individu ou qu'une poignée d'individus de nationalité ennemie. Une cargaison de contrebande ou un chargement de munitions destiné à l'ennemi est un cas d'assistance beaucoup plus net que le transport de quelques individus ressortissants de l'Etat ennemi. Si donc la délégation du Royaume-Uni n'y voit pas d'inconvénient, M. Menemencioglu proposerait que l'article 2 ne soit pas modifié par l'introduction de mots qui ne figurent même pas dans la Convention de Lausanne.

M. PELLA (Roumanie) a le sentiment que dans l'état actuel du droit international, l'addition demandée par la délégation britannique ne serait pas d'une utilité incontestable et risquerait même de donner lieu à des commentaires qui obscurciraient le sens de l'article 2.

M. NEICOFF (Bulgarie) constate que la proposition britannique soulève une série de questions et pourrait avoir de vastes répercussions. Dans ces conditions, il se demande si, après les explications qui viennent d'être fournies par le représentant de la Turquie, la délégation du Royaume-Uni ne pourrait se considérer comme satisfaite et ne pas insister pour que les mots « quelle que soit la nationalité des passagers » soient insérés à l'article 2. Cette insertion rendrait nécessaires d'autres précisions sur la nationalité des passagers, sur la cargaison, etc. Mieux vaudrait donc s'en tenir aux déclarations qu'a faites le représentant de la Turquie et laisser l'article 2 en l'état, afin de n'avoir pas à modifier à son tour l'article 5.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) déclare que la délégation britannique croit comprendre que le représentant de la Turquie a donné l'assurance que son Gouvernement n'établirait pas en fait de discrimination ou d'entraves au transit dans les Détroits, en raison de la nationalité des passagers. S'il en est bien ainsi, cette délégation est prête à retirer sa demande d'addition.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) confirme entièrement l'interprétation que vient de donner M. Fitzmaurice à la pensée de la délégation turque et remercie le délégué de la Bulgarie d'avoir apporté une solution heureuse au problème qui s'était posé.

Le Comité *décide* de ne pas modifier l'article 2.

Annexe I proposée par la délégation du Royaume-Uni (voir Annexe II, page 296).

Paragraphe 1.

Le PRÉSIDENT considère que les radiophares, les sirènes de brume et les bouées lumineuses qui figurent au point *c*) auraient plutôt leur place au paragraphe *b*), à côté des phares, bouées lumineuses et bouées de chenaux.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare que les techniciens de la délégation turque viennent de l'informer que les sirènes de brume, les radiophares et les bouées lumineuses figurant au point *c*) relèvent d'une administration différente des phares, bouées lumineuses et bouées de chenaux qui apparaissent au point *b*), ce qui explique pourquoi ils ne sont pas réunis sous la même rubrique.

Il signale à ce propos que l'expression (paragraphe *c*)) « les bateaux de sauvetage » devrait être remplacée par celle de « les embarcations de sauvetage » qui est plus appropriée.

Il en est ainsi *décidé*.

Paragraphe 2.

Le PRÉSIDENT fait observer que la disposition du paragraphe 2 est nouvelle.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que cette disposition comporte la perception en une seule fois des taxes afférentes à l'aller et au retour. Ce système diminue de moitié les taxes sanitaires et, pour les autres taxes, simplifie les formalités de perception.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) demande ce qu'entendent faire les autorités turques à l'égard d'un bateau qui, ayant traversé les Détroits à l'aller, n'y reviendrait pas en un voyage de retour; le cas pourrait se présenter pour des bateaux qui quitteraient la mer Noire afin de se rendre définitivement dans une autre mer.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare que, dans un esprit de plus en plus libéral, le Gouvernement turc tiendra ce bateau quitte du versement des taxes, puisqu'il ne reviendra pas à la mer Egée pour que les taxes soient perçues.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) souligne que le représentant de la Turquie a dit que les taxes ne seront perçues qu'une seule fois à l'entrée pour l'aller et pour le retour. Or, si un bateau se rend de la mer Noire à la mer Baltique en traversant les Détroits et pour ne pas revenir, à quelle perception ce voyage donne-t-il lieu ? La question présente une certaine importance pratique, car il existe des bateaux assurant un service dans la mer Baltique, qui peuvent se rendre occasionnellement dans la mer Noire et en repartir pour ne plus jamais y revenir.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare qu'il lui est arrivé plus d'une fois dans sa vie de prendre un billet d'aller et de retour et de perdre le bénéfice du retour. Ce serait une perte à peu près semblable qu'auraient à subir les bateaux accomplissant le voyage dont a parlé M. Miller. Ces cas sont absolument exceptionnels et il n'y aurait pas intérêt à les viser dans la convention. Toutefois, si l'on y tient et si la délégation de l'Union des Républiques soviétiques socialistes insiste, il pourrait être stipulé que si un bateau déclare n'avoir pas l'intention de faire le voyage de retour, la demi-taxe seulement serait perçue.

Le capitaine de vaisseau MACDONALD (Royaume-Uni) fait observer que la disposition visant la perception d'une demi-taxe seulement ne s'appliquera qu'au droit de phare, car le droit de sauvetage et la taxe sanitaire devront être versés intégralement, soit que le bateau revienne, soit qu'il ne revienne pas.

Le PRÉSIDENT expose que le délai de soixante jours qui est prévu au paragraphe 2 imposera une très lourde charge à la batellerie roumaine. Tous les pays de la mer Noire ont des chantiers où les bateaux peuvent se faire réparer. Ces réparations peuvent durer sept ou huit semaines et, dans ces conditions, les bateaux qui les ont subies doivent payer à nouveau la taxe de passage afférente aux Détroits. Il en résulte que, dans de nombreux cas, les bateaux ne pourront pas être réparés dans les chantiers des pays riverains de la mer Noire. D'autre part, les bateaux étrangers qui arrivent pour charger dans les ports de la mer Noire doivent y rester souvent plus de soixante jours pour y amasser un fret de retour. C'est là une conséquence de la crise et ces bateaux devront, eux aussi, acquitter une deuxième fois les taxes de passage des Détroits. Cette disposition, il ne faut pas se le dissimuler, grèvera très fâcheusement le commerce roumain d'exportation, qui a déjà beaucoup de peine à se défendre contre la crise. Le Président, en tant que représentant de la Roumanie, serait très reconnaissant à la délégation turque de vouloir bien ne pas insister sur ce point, car la délégation roumaine ne pourrait pas accepter la stipulation en question.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare reconnaître le bien-fondé de l'argumentation que le Président vient de présenter. Comme la délégation turque ne désire en aucune façon apporter une entrave quelconque, elle est prête à porter à six mois le délai dont il s'agit.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) accepte la proposition que vient de formuler M. Menemencioglu.

Le PRÉSIDENT remercie le délégué de la Turquie de sa proposition qu'il accepte également.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) prend acte avec satisfaction de la déclaration du représentant de la Turquie et l'en remercie.

Le délai de soixante jours prévu au paragraphe 2 est *remplacé* par un délai de six mois.

Paragraphe 3.

Le PRÉSIDENT signale qu'en dehors des taxes mentionnées au paragraphe 3, il en est une que perçoit la Chambre de commerce d'Istamboul et qui est de 2 livres turques.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare qu'aucune taxe ne sera perçue en dehors de celles qui sont prévues par la convention.

Le PRÉSIDENT considère que la déclaration que vient de faire M. Menemencioglu règle le point qu'il avait soulevé au sujet de la taxe perçue par la Chambre de commerce d'Istamboul.

Le capitaine de vaisseau MACDONALD (Royaume-Uni) explique que la Chambre de commerce d'Istamboul est un organisme privé qui a pour but le développement des intérêts de l'armement maritime étranger. La taxe perçue par cette chambre de commerce est versée à titre bénévole, tout à fait en dehors des autorités turques.

Le PRÉSIDENT souligne qu'il est stipulé dans la convention que les gardes sanitaires montant à bord, à l'entrée des Détroits, ne recevront aucune rétribution. Pourtant, dans la réglementation turque actuelle, une taxe de 1 livre turque par jour est prévue pour le cas où ces gardes devraient passer une nuit à bord à cause du mauvais temps.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime que la Conférence peut s'en tenir sur ce point à l'expression générale « sans aucune taxe et charge quelconques », d'autant plus qu'il n'est pas certain qu'il y ait à l'heure actuelle une taxe de ce genre.

Le capitaine de vaisseau MACDONALD (Royaume-Uni) croit que la taxe dont a parlé le Président a été supprimée et qu'en tout cas, elle le serait par la disposition figurant au premier alinéa de l'article 2.

Le PRÉSIDENT souligne qu'au surplus la délégation turque a bien voulu confirmer qu'aucune taxe ou charge autre que celle dont la perception est prévue par l'annexe I à la Convention ne sera prélevée par les autorités turques.

Paragraphe 4.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) signale qu'il n'est question au paragraphe 4 que des services facultatifs; c'est sans doute par rapport à l'article 4, parce que le pilotage et le remorquage restent

facultatifs en temps de paix et en temps de guerre, lorsque la Turquie n'est pas belligérante. Le fait que le remorquage cesse d'être facultatif dans le cas de guerre, la Turquie étant belligérante, entraîne cette conséquence que les taxes de pilotage et de remorquage de facultatives deviennent obligatoires. Si le Comité estime nécessaire de stipuler que les mêmes taxes sont applicables au cas où les services visés au paragraphe 4 seraient obligatoires, M. Menemencioglu n'y fera pas d'objection.

Le PRÉSIDENT demande quelles dispositions seraient appliquées en période de menace de guerre.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond que la délégation turque assimile la période de menace de guerre à l'état de guerre.

Le PRÉSIDENT déclare que tout l'armement maritime serait reconnaissant à la Turquie de vouloir bien, au contraire, assimiler la période de menace de guerre au temps de paix. Comme délégué de la Roumanie, il doit faire observer qu'aux termes de la convention, la Turquie a, en période de menace de guerre, la possibilité de prendre toutes les mesures de défense nécessaires; elle peut notamment miner les Détroits, mais, dans son propre intérêt, elle ne devrait pas augmenter la charge que supportent les navires traversant les Détroits en leur faisant payer le pilotage et le remorquage devenus nécessaires en vertu d'une décision qu'elle aurait prise unilatéralement et qui serait valable pour une période pouvant être assez longue.

Le Président serait heureux que la délégation turque voulût bien apporter des apaisements à cet égard.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) remercie la délégation turque de la suggestion qu'elle a bien voulu formuler et est heureux de l'accepter. Comme la délégation roumaine, la délégation du Royaume-Uni pense qu'il serait juste que si les services de pilotage et de remorquage deviennent obligatoires, les taxes et les charges supportées par la navigation restent inchangées.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) souligne que, dans l'hypothèse de la menace de guerre, qui fera d'ailleurs l'objet d'un article *4bis*, de même que dans l'hypothèse de la guerre, le versement dont il s'agit ne correspond pas, en réalité, à une taxe ou à un impôt, mais au service qu'on rend aux navires en leur permettant de passer dans les meilleurs conditions de sécurité, sous la conduite d'un pilote ou d'un remorqueur.

Le PRÉSIDENT souligne qu'il s'agit, dans le cas d'espèce, de la rétribution d'un service que la Turquie elle-même a rendu obligatoire. Il serait juste que, dans les cas exceptionnels de guerre et de menace de guerre, la Turquie acceptât de ne pas percevoir des taxes très onéreuses pour les navires qui traversent les Détroits.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) se rallie aux observations présentées par la délégation roumaine et par la délégation britannique. A son avis, la période de tension ne peut être assimilée au temps de guerre et, dans cette période, ce sont les règles du temps de paix qui doivent être appliquées. Il y a assurément dans le projet de convention une novation par rapport au Traité de Lausanne, mais cette novation ne vaut qu'en ce qui concerne la sécurité de la Turquie, et la navigation commerciale en toute justice ne devrait pas être affectée par les mesures que peut prendre la Turquie en raison d'un état de menace de guerre dont elle se fait elle-même juge. Il serait donc normal que le pilotage et le remorquage envisagés au paragraphe 4 soient accordés par la Turquie à titre gratuit.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime que pas plus l'état de guerre que l'état de menace de guerre ne dépendent de la volonté de la Turquie. Un pays ne s'avisera jamais de déclarer l'état de menace de guerre sans raison, car cette déclaration peut entraîner pour lui des conséquences extrêmement fâcheuses. Il ne le fera que lorsqu'il croira que la guerre est imminente. Or, cette circonstance est tout à fait indépendante de sa volonté. D'autre part, dans le cas où la Turquie est en état de guerre, le seul fait de laisser passer des navires de commerce et d'assurer leur passage en toute sécurité constitue, de la part de ce pays, une concession suffisante au commerce mondial. Il est évident en effet que lorsqu'il se trouve en état de guerre ou de menace de guerre, un pays n'a pas à se préoccuper seulement de faire progresser le commerce du monde. Il doit assurer sa propre sécurité. Dans ce cas précisément, il ne saurait y avoir de différence entre l'état de guerre et la période de menace de guerre, parce que les mesures à prendre dans ces deux situations peuvent être exactement les mêmes. Si les mesures prises en cas de menace de guerre ne sont pas de nature à rendre obligatoires ou nécessaires le pilotage et le remorquage, on laissera tout simplement passer les navires, mais si les Détroits ont été minés, ce sera sauvegarder les intérêts bien compris du commerce que de donner aux navires un pilote ou un remorqueur.

Quant à la suggestion du délégué bulgare tendant à accorder ce remorquage ou ce pilotage à titre gracieux, M. Menemencioglu estime que la Turquie fait déjà une concession fort appréciable en acceptant d'assurer le commerce des pays riverains et non riverains de la mer Noire, dans les circonstances qui sont celles de l'hypothèse envisagée. On ne peut lui demander de surcroît d'accorder la gratuité de ce genre de service. Si l'on insistait sur la gratuité, les autorités turques pourraient être amenées à faire savoir aux navires demandant le passage qu'il n'y a pas de remorqueurs disponibles, que le danger est extrême, mais qu'il leur est loisible de passer à leurs risques et périls. Serait-ce vraiment à l'avantage du commerce des pays étrangers ? De l'avis de M. Menemencioglu, il vaut mieux que la Turquie fournisse les remorqueurs et les pilotes, que ceux-ci soient payés et qu'il y en ait toujours à la disposition des navires qui ont besoin de leurs services. Ceci posé, M. Menemencioglu a déjà dit que la délégation turque serait disposée à accepter que, malgré l'état de guerre, les charges perçues pour le pilotage et le remorquage ne seraient pas relevées. Le délégué de la Turquie ajoute

que ces charges sont très minimes et que, d'ailleurs, le cas de menace de guerre doit être considéré comme tout à fait exceptionnel et ne se présentera pas une seule fois, il faut l'espérer, dans le cours de l'application de la convention.

Le PRÉSIDENT déclare, que comme délégué de la Roumanie, il avait éprouvé de la difficulté à admettre le principe de la taxation sanitaire obligatoire, même avec une réduction de 50%. Il a eu l'occasion de dire en séance plénière qu'il se réservait d'étudier l'annexe I, afin de se rendre compte si la teneur de cette annexe lui permettait de passer outre au principe de la taxation sanitaire obligatoire. La délégation roumaine a toujours soutenu que si une taxe était levée pour les services sanitaires, il fallait que ces services fussent réellement nécessaires. Or, il ne croit pas que ce soit le cas lorsqu'on les impose à un bateau franchissant les Détroits en transit. Toutefois, puisque la Turquie applique déjà une taxe sanitaire que, pour des motifs peut-être d'ordre moral, elle ne désire pas supprimer et que, d'autre part, l'Etat turc a un intérêt financier à la perception de cette taxe, le Président ne se propose pas de la repousser d'emblée. Il voudrait se fonder sur les arguments mêmes qu'a invoqués la délégation turque, laquelle a fait valoir que la taxe est minime et que, par conséquent, elle ne mérite pas d'être discutée aussi longuement, que, en outre, l'état de menace de guerre sera une situation exceptionnelle. Ce sont là, il faut bien l'avouer, des arguments qui militent aussi bien en faveur de la thèse de la délégation roumaine qu'en faveur de celle de la délégation turque.

Le Président ne voudrait pas voir consacrer par la nouvelle convention une taxe plutôt arbitraire et qui n'est pas conforme aux stipulations de Lausanne. Il lui serait plus facile d'accepter le principe de la taxe sanitaire obligatoire si la Turquie renonçait à percevoir des charges pour les services de remorquage et de pilotage devenus obligatoires du fait des décisions prises par son propre gouvernement. Si la délégation turque ne pouvait aller jusque-là, le Président proposerait une solution transactionnelle qui consisterait à stipuler que les taxes de pilotage et de remorquage sont dues, en période de menace de guerre non pas à partir du moment où les mesures de défense sont prises par la Turquie, mais à partir du moment où la Société des Nations ou l'organisme prévu dans la convention aura reconnu l'existence de la menace de guerre.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) déclare que la délégation britannique se proposait de présenter une formule transactionnelle s'inspirant des mêmes raisons et ayant le même but que celle que vient d'apporter le Président. Cette formule consisterait en ceci : bien que le remorquage et le pilotage puissent être nécessaires en cas de menace de guerre ou en cas de guerre, les charges à percevoir par le Gouvernement turc à ce titre seraient la moitié de celles qui correspondent au temps de paix, alors que ces services sont facultatifs.

La délégation britannique ne pourrait accepter sans difficulté le principe qui a été énoncé par la délégation turque. Celle-ci a déclaré qu'elle faisait déjà une très grande concession en permettant aux navires de commerce de passer par les Détroits en période de menace de guerre et qu'il fallait se contenter de cette concession et ne pas réclamer de réduction de charges. Aux yeux de la délégation britannique, ce sont les pays étrangers qui, en temps de menace de guerre, font une concession à la Turquie en l'autorisant à réglementer le franchissement des Détroits. On ne trouverait pas une autre région du monde où pareille faculté est accordée à un Etat, ou un Etat puisse, lorsqu'il se juge en danger de guerre, entraver le commerce des autres pays. Un privilège unique est accordé à la Turquie et il ne serait que juste que celle-ci allégeât autant que possible les conséquences qui en découlent pour les autres pays.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) traitera tout d'abord de la distinction que le Président désire établir entre la situation précédant la décision de la Société des Nations ou de l'organisme qui sera désigné dans la convention et la situation qui suit cette décision. L'observation qu'a faite le Président à ce sujet a une portée beaucoup plus vaste que la question des taxes de pilotage et de remorquage. M. Menemencioglu ne pourrait pas admettre qu'entre la période précédant la décision en question et la période qui la suit, il puisse être fait une distinction de droit, car ce n'est pas en violation d'un acte quelconque que la Turquie prendrait des mesures de défense, mais en vertu de la convention qui est en cours d'élaboration. De cette façon, la décision de la Société des Nations ou de l'organisme qui sera désigné dans la convention n'apparaît plus que comme une garantie donnée par la Turquie, qui accepte que les mesures prises par elle soient appréciées par une instance supérieure. Il ne découle nullement de la disposition en question que ces mesures sont moins légales avant qu'après la décision.

Passant aux remarques présentées par la délégation britannique, M. Menemencioglu déclare que s'il a parlé de concession, c'est qu'étant donné la situation envisagée dans l'hypothèse en discussion, ce sont de véritables concessions qu'est appelée à faire la Turquie. Il n'y a évidemment pas d'autres régions où l'on puisse déclarer l'état de menace de guerre et empêcher la navigation, mais il n'y a pas non plus de situation semblable à celle de la Turquie dans les Détroits. Ces Détroits sont intérieurs à la Turquie, ils sont l'âme même de la Turquie ; en donnant passage aux navires qui veulent les franchir, la Turquie entend servir la cause du commerce international, mais elle ne peut le faire qu'en affaiblissant ses moyens de défense car, si elle permet le passage de navires de commerce qui peuvent être très nombreux, il faut bien qu'elle rende moins radicale certaines mesures de défense prises dans les Détroits. Sinon, ceux-ci ne pourraient être franchis sans danger. Il faudra enlever des mines en certains points, ménager des couloirs de passage. Là réside la concession indiscutable que fait la Turquie. Ces mêmes actes sont considérés par la délégation britannique comme une entrave à la liberté des mers. Mais la liberté des mers doit être conçue dans le cadre de la situation géographique des Détroits. M. Menemencioglu ne croit pas que, parce qu'il y a menace de guerre et que cet état va durer peut-être pendant huit jours jusqu'à ce que la Société des Nations ou l'organisme désigné par la convention le déclare infondé, ou que la guerre, par malheur, y mette fin, l'on puisse diminuer encore les charges afférentes au pilotage ou au remorquage ou qu'on exonère complètement les navires étrangers de ces charges. Ce ne serait ni pratiques ni conforme à l'esprit de l'annexe. D'ailleurs, le

cas de menace de guerre est exceptionnel, les charges afférentes au remorquage et au pilotage sont minimes, et la Turquie s'engage à ne pas les augmenter malgré les difficultés qui résulteront des préparatifs de guerre dans les Détroits.

M. Menemencioglu espère que ce qu'il vient de dire suffira à convaincre les délégations, mais que, si tel n'était pas le cas, il se verra obligé de laisser la discussion du point en question au président de la délégation turque, car, si cette affaire est considérée comme tellement importante, il vaut mieux qu'il soit appelé à prendre lui-même ses responsabilités.

Si l'on entrait dans les vues de la délégation turque, celle-ci proposerait l'amendement suivant au point 4 : « ces tarifs ne seront pas augmentés dans le cas où lesdits services seront rendus obligatoires par application des articles *4bis* et 5. »

Le PRÉSIDENT se rallie entièrement aux déclarations de M. Fitzmaurice sur la façon dont il convient d'entendre la concession faite par la Turquie en permettant aux bateaux de commerce de franchir les Détroits en période de menace de guerre. Certes, la Turquie a des droits, mais les Etats riverains de la mer Noire et les autres Etats ont également les leurs.

Le Président n'abordera pas une discussion de fond en ce qui concerne la légalité des mesures que prendra la Turquie en cas de menace de guerre. La délégation roumaine considère, d'une façon générale, que dans cette hypothèse la Turquie a le droit de se prémunir contre une attaque éventuelle, mais, entre le droit, la légalité et la nécessité de ces mesures et l'imposition de charges à la navigation commerciale, il y a certainement une grande différence qu'il ne serait pas rationnel de négliger. La sécurité de la Turquie peut être assurée sans que, pour cela, les charges de la navigation soient augmentées.

Revenant sur la proposition transactionnelle qu'il avait formulée, le Président précise qu'il n'a nullement eu l'intention de distinguer entre la légalité des mesures prises par la Turquie telle qu'elle s'établit avant la décision de la Société des Nations ou de l'organe envisagé dans la convention et telle qu'elle s'établit après cette décision. Il n'a voulu considérer cette décision que comme fixant le moment à partir duquel les charges pourraient être perçues.

En terminant, le Président déclare que la discussion qui vient d'avoir lieu rend assez difficile l'admission par la délégation roumaine du principe de la taxe sanitaire obligatoire.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) rappelle que le représentant de la Turquie a laissé entendre qu'au cas où aucune charge ne serait acceptée par la Conférence en ce qui concerne le remorquage et le pilotage en temps de menace de guerre, il pourrait se faire que les navires désirant franchir les Détroits ne trouvent pas de pilotes ou de remorqueurs disponibles. De l'avis de M. Karandjouloff, cela dépendra de la volonté et même de la bonne volonté du Gouvernement turc, et c'est pourquoi il importerait de trouver au problème en discussion une solution conforme à la justice et à l'esprit libéral qui est invoqué dans la note du 11 avril. Ceci posé, M. Karandjouloff croit que la suggestion présentée par le Président pourrait être acceptée, car, entre la Turquie et les Puissances intéressées au franchissement des Détroits, il serait bon qu'une instance impartiale se prononce en disant : il y a vraiment menace de guerre et les charges doivent être payées, ou bien : il n'y a pas menace de guerre et les charges ne sont pas dues. La délégation bulgare, pour sa part, se rallie à ce compromis sans vouloir, pour autant, écarter d'autres formules.

M. PELLA (Roumanie) déclare que M. Menemencioglu a soulevé une question fort importante au sujet de la portée de l'article 18. En dehors de la question du moment à choisir, il s'en pose une autre qui est de caractère juridique. Evidemment, l'article 18 rédigé par la délégation du Royaume-Uni confère incontestablement à la Turquie le droit, en cas de menace de guerre, de prendre certaines mesures. Cependant, si l'on analyse l'article 18 et surtout son dernier alinéa, on se rend compte qu'en fait comme en droit les mesures qui découlent du droit incontestable de la Turquie sont sujettes à ce qu'on pourrait appeler la ratification de la Société des Nations ou de l'organisme qui sera désigné dans la convention. Voici, en effet, le texte actuel du dernier alinéa de l'article 18 : « Si le Conseil de la Société des Nations, par une majorité des deux tiers, décide que les mesures ainsi prises par la Turquie ne sont pas justifiées, le Gouvernement turc s'engage à les rapporter. » Le droit de la Turquie de prendre des mesures n'est pas en cause, mais ces mesures, par quoi se traduit une réaction subjective, sont sujettes à ratification.

Supposons que, le 1er août, la Turquie se déclare en état de menace de guerre, qu'elle impose à partir de cette date les charges de remorquage et de pilotage à la navigation internationale et que, le 5 août, le Conseil de la Société des Nations dise que les mesures prises par elle n'étaient pas justifiées. Quel est alors le fondement juridique des charges que la Turquie a fait supporter au commerce international ? Il n'y en a pas et c'est à la lumière de cette réflexion que la proposition du Président est justifiée : jusqu'au moment où les mesures prises par la Turquie n'ont pas été ratifiées par la Société des Nations ou par l'organisme désigné dans la convention, il est évident que les navires de commerce ne sauraient être obligés à supporter les conséquences de ces mesures.

Le PRÉSIDENT déclare qu'une des observations présentées par M. Menemencioglu l'incitera à proposer, à l'occasion de l'article nouveau qui sera rédigé sur l'état de menace de guerre, un alinéa conçu à peu près dans ces termes : « Dans ce cas, la Turquie s'engagera à fournir le pilote ou le remorqueur nécessaires. » Il soutiendra cet amendement en tant que délégué roumain.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer qu'il n'a pas contesté le droit de passage que pouvaient avoir les navires de commerce entre les deux mers que séparent les Détroits. Toutefois, il lui semble que l'existence d'un droit, par exemple le droit que possède tout homme de sauvegarder, d'assurer sa vie, auquel correspond l'obligation pour les autres hommes de ne pas attenter à cette vie, est une règle extrêmement solide et pourtant elle souffre quelques exceptions, par exemple la peine

de mort instituée pour défendre la société ou la légitime défense et même encore la nécessité. M. Menemencioglu ne conteste donc pas le droit, pour les navires, de franchir les Détroits afin de se rendre en mer Noire ou d'en sortir, pas plus qu'il ne conteste à personne le droit d'exister, mais il estime que le cas de guerre et de menace de guerre est assimilable à l'état de nécessité. Il ne s'autorise d'ailleurs pas de cette assimilation pour attenter à la vie d'autrui, c'est-à-dire dans le cas d'espèce pour paralyser ou tuer le commerce, du moins pendant une certaine période, mais il demande que ce commerce prenne quelques précautions pour passer. Il semble à M. Menemencioglu qu'en droit l'état de nécessité peut être invoqué dans le cas de menace de guerre ou dans le cas de guerre, et il croit qu'on ne saurait soutenir que la liberté de passage dans les Détroits reste immuable dans le cas où la Turquie est obligée de prendre des mesures justifiées par la nécessité comme dans le cas de paix générale. On doit distinguer entre les deux hypothèses et ne pas oublier que toute la charge qu'impose la Turquie consiste dans le remboursement des frais de remorquage ou de pilotage.

M. Pella (Roumanie) conteste qu'il y ait analogie, dans l'espèce invoquée par M. Menemencioglu, entre les règles du droit international et celles du droit pénal interne. Du reste, en voulant pousser le principe de nécessité jusque dans ses conséquences extrêmes, l'on arrive à la maxime bien connue : « Not kennt kein Gebot. » M. Pella est d'ailleurs hostile à la théorie de l'état de nécessité en droit international, car on établit par cette théorie un rapport matériel au lieu d'un rapport juridique et une relation de force (Machtverhältniss) au lieu d'une relation de droit. Telle n'est certainement pas la pensée de la délégation turque. Au surplus, la nécessité doit se distinguer ici de la légitime défense, car il serait bien difficile d'attribuer aux navires de commerce une culpabilité quelconque. Enfin, au sujet de cette nécessité même, il y a lieu de rappeler un principe qui s'applique en droit pénal et qui est le suivant : celui qui se trouve en état de nécessité n'est justifié à invoquer cet état que s'il ne s'y est pas mis de sa propre volonté. Evidemment, la Turquie ne considère pas qu'elle s'est mise elle-même en état de menace de guerre, mais en prenant les mesures qui rendent le remorquage et le pilotage nécessaires, c'est bien elle-même qui, à cet égard, a créé la nécessité d'un tel remorquage. M. Pella a d'ailleurs la certitude que la délégation turque trouvera la solution de la difficulté.

M. Menemencioglu (Turquie) remercie M. Pella de l'explication qu'il a bien voulu donner. M. Menemencioglu n'a pas eu l'intention d'invoquer une vaste théorie de droit, il reconnaît qu'on ne peut pas raisonner par analogie du droit pénal au droit international; c'était surtout pour répondre à l'argumentation britannique au sujet du droit de passage et contestant que la Turquie ait fait une concession, qu'il a invoqué l'état de nécessité. Il voit très bien que dans la question de guerre, il y a légitime défense d'un côté, mais aussi état de nécessité pour les non-belligérants. Il avait présenté une argumentation et non une thèse juridique.

Il vient d'apprendre des experts de la délégation turque que, dans le cas de menace de guerre, le remorquage sera superflu et qu'il est fort probable qu'un simple pilote sera capable de faire franchir les Détroits aux navires, qu'enfin les services d'un pilote coûtent environ 12 livres. Dans ces conditions, vaut-il la peine d'agiter de grands principes comme on l'a fait jusqu'à présent ? Les instructions de M. Menemencioglu ne lui permettent pas, en tout cas, de renoncer à la perception des charges en question et si l'on insistait sur leur suppression, il devrait consulter le président de sa délégation.

Le Président considère, comme M. Menemencioglu, qu'il vaudrait mieux mettre fin, pour ce qui est du Comité technique, à la présente discussion.

Il pose à ses collègues la question de savoir si, en dehors des questions de principe qui ont été soulevées et qui sont en suspens, l'annexe I peut être considérée comme adoptée.

M. Miller (Union des Républiques soviétiques socialistes) déclare que la délégation soviétique accepte l'annexe avec les modifications qui y ont été apportées et les explications qui ont été fournies à son sujet et d'où il résulte en particulier qu'il est probable qu'en cas de menace de guerre, le remorquage ne sera pas nécessaire.

M. Fitzmaurice (Royaume-Uni) déclare que la délégation britannique accepte l'annexe I, sous réserve des modifications qui pourraient y être apportées après la discussion qui aura lieu sur le principe et sous réserve de la suite qui sera donnée aux observations de la délégation bulgare au sujet de la non-discrimination, dans l'imposition de ces charges, entre nationalités ou pavillons. On se rappellera que ce principe avait été admis et qu'il restait à savoir s'il serait inscrit dans l'annexe ou à l'article 2 de la convention.

M. Yoshitomi (Japon) déclare que la délégation japonaise accepte l'annexe telle quelle. Le remorquage et le pilotage obligatoires en période de menace de guerre ou en temps de guerre apparaissent comme une nécessité puisque, s'ils n'existaient pas, la délégation turque a laissé entendre que les navires de commerce se présentant à l'entrée des Détroits pourraient n'y pas trouver les pilotes ou les remorqueurs dont ils auraient besoin. Mieux vaut, dans de telles conditions, éviter que les navires soient ainsi retardés dans leur passage et leur assurer, par le paiement d'une charge, la possibilité de franchir les Détroits. Toutefois, la délégation japonaise n'attache pas une importance bien grande à la question.

Le contre-amiral Decoux (France) déclare que la délégation française estime que la Conférence peut admettre que l'annexe est adoptée sous réserve du règlement de la difficulté qu'a fait apparaître la discussion. Sur le fond du problème, la délégation française pense, comme les délégations de Bulgarie, de Roumanie et du Royaume-Uni, c'est-à-dire qu'elle considère que, pendant la période de menace de guerre, les frais de pilotage et de remorquage ne devraient, pas plus qu'en temps de guerre, être perçus. D'ailleurs, si le contre-amiral Decoux a bien compris les explications du représentant de la Turquie, il n'y aurait pas lieu, dans la pratique, d'imposer le remorquage.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) a l'impression que la question de discrimination dont a parlé le délégué britannique a été réglée en séance plénière par la déclaration, consignée au procès-verbal, qu'a faite le président de la délégation turque et qu'ont approuvée toutes les autres délégations, à commencer par la délégation bulgare. Cette déclaration a maintenant un caractère obligatoire et il n'est pas utile d'insérer dans l'annexe un paragraphe éliminant les possibilités de discrimination. M. Menemencioglu le répète, il n'y aura pas de discrimination et l'on peut même, si l'on y tient, rédiger de cette façon le début de l'annexe : « Les taxes et charges qui peuvent être prélevées sur les navires de quelque pavillon que ce soit ... ».

M. Menemencioglu s'associe aux déclarations du délégué du Japon. Il peut donner l'assurance que des pilotes et remorqueurs en nombre suffisant pourront être tenus à la disposition des navires de commerce, mais il réserve entièrement la question de la perception des charges.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) accepte l'addition proposée par la délégation turque, mais tient à faire remarquer qu'il ne s'agit pas de stipuler l'égalité des taxes existantes, égalité qui va de soi puisque ces taxes sont fixées au paragraphe 1 de l'annexe. Il s'agit de stipuler l'égalité en ce qui concerne la réduction du montant des taxes, étant bien entendu que le Gouvernement turc a le droit d'introduire une telle réduction par la suite. Il en résulte que l'adjonction proposée par M. Menemencioglu serait mieux placée à la fin qu'au commencement du premier alinéa du paragraphe 1.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime que s'il est déclaré, au début du paragraphe 1, que les taxes et charges seront les mêmes pour tous les pavillons, il est bien évident qu'en cas de diminution des taxes et charges cette égalité devra subsister.

M. BIBICA-ROSETTI (Grèce) ne voit pas d'objection à ce que l'annexe soit considérée comme adoptée, surtout après les explications données et les déclarations faites par le représentant de la Turquie. Il ne reste à régler que la question de principe, qui devra être débattue en séance plénière.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) déclare que la délégation britannique approuve l'addition proposée par la délégation bulgare.

Le capitaine de frégate MUNDORFER (Yougoslavie) s'associe à cette déclaration.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) accepte cette addition, d'autant plus volontiers que c'est lui qui en avait émis l'idée.

Le PRÉSIDENT expose que la situation de la Roumanie à cet égard est plus délicate. La délégation roumaine avait réservé son attitude en ce qui concerne l'article 2, qui prévoit la taxe sanitaire obligatoire jusqu'au moment où elle aurait pris connaissance de l'annexe. Le Président constate maintenant que l'annexe est considérée comme adoptée, sous réserve des observations présentées au sujet de la perception des charges afférentes au remorquage et au pilotage en temps de menace de guerre. La délégation turque rendrait la tâche de la délégation roumaine beaucoup plus aisée en supprimant l'obligation du remorquage et du pilotage en temps de menace de guerre. La délégation roumaine réservera maintenant son attitude jusqu'au moment où elle aura pris connaissance des concessions que pourra apporter M. Aras. Peut-être pourra-t-elle alors donner son assentiment à l'article 2 et à l'annexe I.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) demande quel est le sens précis de l'expression « jauge nette ».

Le capitaine de vaisseau MACDONALD (Royaume-Uni) explique que la jauge nette s'obtient en défalquant, du tonnage brut d'un navire, les espaces réservés à l'habitation de l'état-major et de l'équipage et au logement des machines et des machines auxiliaires.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique que, d'après ce que viennent de lui apprendre les experts de la délégation turque, c'est sur cette base que les taxes sont perçues depuis le commencement et que l'annexe ne fait, sur ce point, que de consacrer l'état de choses existant.

M. KARANDJOULOFF (Bulgaire) croit que les taxes perçues le sont sur la base du « Registered Tonnage », où une tonne égale 2 m³ 83. Si c'est vraiment le cas, la délégation bulgare accepte ce mode de calcul.

Le PRÉSIDENT explique qu'il s'agit en effet de tonnage de registre net, c'est-à-dire d'un mode de calcul qui est employé à l'heure actuelle.

Le capitaine de vaisseau MACDONALD (Royaume-Uni) expose que, d'après le registre du Lloyd, il existe deux tonnages : le brut et le net; le tonnage brut comprend tout le bateau, le tonnage net l'espace qui est réservé à la cargaison auquel on ajoute, pour les paquebots, l'espace réservé aux passagers. L'expression à employer pourrait être « tonnage de registre net ».

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) accepte cette suggestion.

Il est *décidé* que l'expression employée sera celle de « tonnage de registre net ».

Le PRÉSIDENT déclare que la question de principe est renvoyée à la Conférence plénière, l'annexe étant adoptée sous le bénéfice des observations et des réserves qui ont été formulées.

QUATORZIÈME SÉANCE

Tenue le mardi 14 juillet 1936, à 15 h. 45.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
M. FITZMAURICE,
Capitaine de vaisseau MACDONALD.

Bulgarie : M. NEICOFF,
M. KARANDJOULOFF,
Capitaine de vaisseau VARIKLETCHKOFF.

France : Contre-amiral DECOUX,
Capitaine de vaisseau DELEUZE.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA,
M. PELLA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ,
M. KIZILTAN.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. MILLER,
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI.

Yougoslavie : M. RAYKOVITCH,
Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

30. Examen des textes et des questions renvoyés au Comité.

Navires de commerce dotés de certains éléments défensifs.

Le PRÉSIDENT rappelle qu'à l'occasion de l'examen de l'article 4 du texte élaboré par le Comité de rédaction (voir page 125) (ancien article 5 du projet de la délégation du Royaume-Uni), la délégation roumaine avait fait une réserve de forme en ce qui concerne la liaison de cet article avec l'article 23.

A cette même occasion, ladite délégation avait également posé la question des bâtiments de commerce dotés d'un armement insignifiant et le délégué de la Turquie avait déclaré que si les éléments défensifs dont pourraient être dotés de tels navires ne sont pas de nature à faire entrer ces navires dans la catégorie des navires de guerre et navires auxiliaires visés par la section II, les navires en question restent soumis au régime prévu pour les navires de commerce. Il appartient au Comité de décider si, vu cette déclaration, il y a lieu de rédiger un article spécial.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime qu'il n'y a pas lieu de faire une mention spéciale de ces navires. Il est entendu que tous les navires qui ne rentrent pas dans la catégorie visée par la section II sont des navires de commerce. Il ne semble donc pas qu'il y ait lieu de prévoir un article pour préciser la situation des navires de commerce dotés d'un armement modeste. Il existe à ce sujet des règlements internationaux. En revanche, si l'on rédigeait une disposition spéciale prévoyant que les navires de commerce peuvent être dotés ou non de légers éléments défensifs, on préjugerait les dispositions futures qui pourraient être édictées à cet effet dans d'autres conventions ou celles qui sont déjà édictées dans des accords spéciaux, et l'on établirait par cette convention une réglementation générale pour les navires de commerce, ce qui n'est pas son but. Il vaut beaucoup mieux maintenir cet article tel qu'il est actuellement rédigé, de façon à laisser aux navires de commerce la faculté d'avoir l'armement qu'il leur est permis d'avoir.

Le contre-amiral DECOUX (France) est de l'avis du délégué de la Turquie. Il fait observer que la question est déjà réglée par la Convention VII de La Haye. Il vaut mieux, à son avis, s'en tenir à la rédaction envisagée jusqu'ici, qui donne entière satisfaction sur le point soulevé par la délégation roumaine.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) se déclare entièrement d'accord avec M. Menemencioglu et le contre-amiral Decoux.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer de son côté que la différence entre un navire de commerce doté d'un certain armement et les navires de guerre proprement dits ne saurait faire l'objet d'aucun doute. Tout au plus peut-on parler de la limite entre les navires de commerce et les navires auxiliaires. Or, il a été convenu d'adopter pour ces derniers navires la définition de la Convention de Londres, qui précise qu'il s'agit de navires appartenant à la marine militaire. Comme, d'autre part, les règles internationales permettent de doter les navires de commerce de canons assez importants, il est difficile de définir le calibre et les autres caractéristiques techniques.

Le PRÉSIDENT croit comprendre que le sentiment général du Comité est de conserver telle quelle la définition donnée à l'article 6, la situation des navires de commerce légèrement armés se trouvant précisée par la déclaration qui vient d'être faite et qui sera insérée au procès-verbal. Dans ces conditions, il n'y a pas lieu d'ajouter une nouvelle définition.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) est entièrement d'accord avec le Président, sauf en ce qui concerne les procès-verbaux. Il a voulu dire qu'il ne faut pas préjuger les règlements internationaux existants ou pouvant intervenir plus tard. Il n'a fait aucune déclaration en faveur de l'armement des navires de commerce. Il a simplement exprimé l'avis qu'il n'y avait pas lieu de faire une distinction qui n'a rien à voir avec la convention à conclure.

Régime de la navigation commerciale en cas de menace de guerre.

Le PRÉSIDENT rappelle qu'à l'occasion également de l'article 4, la Conférence a discuté et renvoyé au Comité technique la question du régime de la navigation commerciale dans les Détroits en cas de menace de guerre.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime qu'après les explications qui ont été fournies en séance plénière en ce qui concerne la menace de guerre, il y aurait lieu, contrairement à ce qu'il avait déclaré tout d'abord, d'insérer un article spécial prévoyant que dans le cas où la Turquie prendrait des mesures en vertu de l'article 18 de la présente convention, elle pourrait, en ce qui concerne la navigation commerciale, appliquer des dispositions analogues à celles de l'article 5, en tenant compte cependant du fait qu'en cas de menace de guerre, il ne saurait être question ni d'assistance à l'ennemi ni de navires de commerce appartenant aux pays en guerre avec la Turquie.

Le contre-amiral DECOUX (France) propose le texte ci-dessous, qui donnerait, semble-t-il, satisfaction à toutes les délégations :

« Projet d'article *4bis* :

» Au cas où la Turquie considérerait qu'elle se trouve menacée d'un danger de guerre imminent, les dispositions de l'article 2 seront appliquées, mais les navires devront entrer de jour dans les Détroits, et le passage devra s'effectuer par la route qui sera, dans chaque cas, indiquée par les autorités turques.

» Le pilotage pourra être rendu *obligatoire*. »

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) accepte la rédaction proposée par la délégation française, qui donne toute satisfaction à la délégation turque.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) donne également son entière approbation à ce texte.

Le Comité *adopte* l'article proposé, en laissant au Comité de rédaction le soin de décider la place qu'il convient de lui donner dans la convention.

Article 2 et Annexe I (suite de la discussion).

Le Comité est saisi de certaines observations que la délégation bulgare n'avait pas pu présenter au cours de la séance précédente au sujet de l'annexe I.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) propose d'ajouter à la fin de chacun des points *b*) et *c*) du tableau des taxes les mots « ou autres », afin de bien préciser que la création éventuelle de nouvelles installations qui ne seraient pas énumérées auxdits points ne saurait donner lieu à une majoration des taxes.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que ce point est déjà réglé par les dispositions de l'article lui-même, qui prévoit qu'aucune taxe ou charge autre que celles dont la perception est prévue par l'annexe I ne sera prélevée par les autorités turques. Il va sans dire que si la Turquie faisait d'autres installations, tous les navires en profiteraient sans aucune charge supplémentaire, conformément au texte de l'article 2. Néanmoins, M. Menemencioglu ne s'oppose pas à l'adjonction des mots « ou autres » proposée par la délégation de la Bulgarie.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) prend acte de la déclaration du délégué de la Turquie et l'en remercie.

Il déclare que la délégation bulgare accepte l'article 2 et l'annexe, sous réserve de l'accord à intervenir sur la question des droits de pilotage lorsque celui-ci est rendu obligatoire.

Sous-marins autorisés à passer par les Détroits.

Le Comité passe à l'examen d'un article nouveau proposé par la délégation turque pour régler la question du passage des sous-marins faisant partie des flottes de la mer Noire des États riverains :

« A la suite d'un avis de mise en chantier ou d'achat donné en temps utile à la Turquie, les Puissances riveraines de la mer Noire auront le droit de faire passer par les Détroits leurs sous-marins construits ou achetés en dehors de cette mer en vue de rejoindre leur base.

» Les sous-marins appartenant aux Puissances riveraines de la mer Noire pourront également traverser les Détroits pour être réparés dans des chantiers situés hors de cette mer, à condition qu'il soit donné en temps utile à la Turquie un avis motivé à cet effet.

» Dans les deux cas, les sous-marins devront naviguer de jour et à la surface et traverser les Détroits isolément. »

M. PELLA (Roumanie) demande des explications sur la portée de l'expression « avis motivé ». Il voudrait savoir si cette expression ne pourrait pas être interprétée comme signifiant que la Turquie pourrait refuser le passage en déclarant que l'avis n'est pas suffisamment motivé.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) rappelle qu'en principe, il avait été décidé d'interdire le passage à tous les sous-marins. Si donc l'on autorise une exception en faveur des Puissances riveraines de la mer Noire, la question de la réparation peut être sujette à caution. Si la délégation turque demande un « avis motivé », c'est parce qu'elle veut savoir de l'intéressé que le sous-marin a des avaries et qu'il doit être envoyé à un chantier, par exemple celui de Saint-Nazaire, pour être réparé. Si le Comité trouve une autre formule, la délégation turque est prête à l'accepter.

M. PELLA (Roumanie) explique qu'en général on parle de « motiver » lorsqu'il s'agit d'une demande d'autorisation. Dans le cas donné, il s'agit plutôt d'une communication qui doit contenir certaines indications. Peut-être pourrait-on laisser au Comité de rédaction le soin de trouver une formule plus heureuse.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) accepte cette proposition.

L'article est *approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

Navires de guerre immobilisés en cas d'avarie.

Le Comité approuve le texte ci-dessous d'un nouvel alinéa à insérer à l'article 11, conformément à la proposition de la délégation turque, pour régler la question des navires de guerre immobilisés dans la zone des Détroits par suite d'avaries :

> « Ne seront également pas compris dans ce tonnage les navires de guerre qui auraient subi une avarie lors de la traversée, à condition que lesdits navires se soumettent, pendant les réparations, aux dispositions spéciales de sécurité édictées par la Turquie. »

Ce texte est renvoyé au Comité de rédaction, qui décidera de la place à lui donner dans ledit article.

Navires-écoles.

Le Comité examine ensuite le texte ci-dessous d'un nouvel alinéa proposé par la délégation japonaise pour être ajouté à l'article 11 :

> « Les vaisseaux-écoles mis sur cale avant 1900 et qui, avec l'autorisation du Gouvernement turc, rendraient visite à un port turc des Détroits seront soumis au régime défini à l'article 14 pour les navires invités par le Gouvernement turc, et, par conséquent, ils ne seront pas compris dans le tonnage global maximum visé à l'alinéa 1 de l'article 11. »

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime que cet article a une rédaction un peu différente de celle qui avait été envisagée auparavant avec la délégation japonaise. Cette dernière délégation avait bien voulu soumettre à la délégation turque le nom de trois navires-écoles dont le tonnage varie entre 9.000 et 10.000 tonnes. Il s'agit de navires mis en chantier avant 1900 et qui, dans leurs croisières, ont l'habitude d'aller toujours à deux. Comme deux de ces navires ensemble font un tonnage total de 18.000 tonnes, ce tonnage est supérieur au maximum admis dans la zone des Détroits. Mais, étant donné que la délégation japonaise avait nommément désigné ces navires, qui n'ont d'ailleurs aucune valeur combative, la délégation turque avait déclaré qu'elle accepterait de considérer le tonnage total de deux de ces navires comme ne dépassant pas 15.000 tonnes. Il était toutefois entendu que les navires devraient être désignés par leur nom et que l'on rédigerait un protocole qui, sans faire mention de l'article 14 ni des dispositions relatives au tonnage, spécifierait que ces deux navires pourraient être considérés comme ayant un tonnage équivalant à 15.000 tonnes.

Il semble à M. Menemencioglu que cette procédure soit la meilleure car, dans cet article, on ne peut pas déclarer que ces navires, venus avec l'autorisation du Gouvernement turc, seront considérés comme invités par le Gouvernement turc. C'est un cas un peu spécial qui constitue une dérogation assez importante à l'article 14. Ce dernier article ayant été adopté, il convient, semble-t-il, de suivre la procédure que M. Menemencioglu vient de suggérer.

M. YOSHITOMI (Japon) remercie la délégation turque de sa proposition amicale. Il explique que le seul but de la proposition japonaise est de donner aux navires-écoles japonais la possibilité et le privilège de saluer le Gouvernement de la République de Turquie. Si le Comité technique approuve la proposition du délégué de la Turquie, la délégation japonaise est prête à l'accepter sous n'importe quelle forme.

Le PRÉSIDENT fait observer que la proposition japonaise est conçue en termes généraux et s'applique aux navires-écoles de tous les Etats, alors que la formule proposée par la délégation turque ne concerne que le Japon.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) remercie le délégué du Japon des paroles aimables qu'il vient de lui adresser. Le point principal sur lequel il désire attirer l'attention du Comité est le fait qu'il s'agit de trois navires-écoles du Japon. Si l'on ne spécifiait pas ce point, et si l'on se bornait à prévoir une disposition générale visant les vaisseaux-écoles mis sur cale avant 1900, on pourrait un jour avoir la visite de bateaux-écoles qui ont une force combative inconnue de la Turquie. La délégation turque veut faire une exception pour les trois navires désignés par le Gouvernement japonais.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) prie la délégation japonaise de bien vouloir confirmer les informations qu'il a reçues à ce sujet et selon lesquelles il s'agirait de bâtiments légers de surface n'ayant pas de canons de plus de 8 pouces.

M. YOSHITOMI (Japon) répond qu'il s'agit effectivement de trois bâtiments légers de surface n'ayant que des canons de 8 pouces. Il remercie la délégation turque de sa proposition, que la délégation japonaise accepte.

Le Comité *approuve* la proposition de la délégation turque, qui présentera un texte.

Article 25 (suite de la discussion).

Le Comité aborde la discussion du texte de l'article 25 dans la rédaction proposée par la délégation turque :

« La présente réglementation internationale sera ratifiée dans le plus court délai possible et au plus tard jusqu'au 1er mai 1937.

» Les ratifications seront déposées aux archives du Gouvernement de la République française à Paris.

» Le Gouvernement japonais aura la faculté de se borner à faire connaître au Gouvernement français par son représentant diplomatique que la ratification a été donnée et, dans ce cas, il devra transmettre les instruments aussitôt que faire se pourra.

» Un procès-verbal de dépôt sera dressé dès que la Turquie et cinq autres des Puissances signataires auront déposé leur instrument de ratification ou fait la notification prévue à l'alinéa précédent.

» Dès la date de ce premier procès-verbal, la présente réglementation internationale sera appliquée par suite de son entrée en vigueur entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée. Elle entrera ensuite en vigueur pour les autres Puissances signataires à la date du dépôt de leur ratification.

» Le Gouvernement français remettra à toutes les Puissances signataires une copie authentique des procès-verbaux de dépôt des ratifications.

» La présente réglementation internationale demeurera en vigueur pour une durée de vingt ans à compter de la date du premier procès-verbal de dépôt, à la condition toutefois que le principe de la liberté de passage et de navigation affirmé à l'article premier de la présente réglementation internationale ait une durée illimitée.

» Si deux ans avant l'expiration de ladite période de vingt ans, aucune Haute Partie contractante n'a dénoncé la réglementation internationale, elle demeurera en vigueur jusqu'à ce que deux années se soient écoulées après l'envoi du préavis de dénonciation.

» Si la présente réglementation internationale venait à être dénoncée conformément aux dispositions du présent article, les Hautes Parties contractantes conviennent de se faire représenter à une conférence en vue d'arrêter les termes d'une nouvelle réglementation. »

M. PELLA (Roumanie) constate qu'au premier alinéa, la délégation turque a fait usage, au lieu du terme « convention » de l'expression « réglementation internationale ». Comme c'est pour la première fois qu'il rencontre cette expression, il voudrait savoir ce qu'elle vise exactement et la différence qu'elle peut présenter par rapport aux termes employés habituellement. En tout cas, si l'on adopte cette nouvelle expression, il faut l'introduire également dans les autres parties de la convention.

Une deuxième question que M. Pella voudrait poser est celle du délai fixé au même alinéa. Quand dans un contrat, quel qu'il soit, on fixe une date, elle comporte une conséquence. Quelle est la conséquence qui se produira si la ratification n'a pas lieu dans le délai fixé ? Pour qu'il y ait utilité juridique à fixer une date, il faut qu'il y ait une conséquence également juridique.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) avait précisément l'intention de poser les mêmes questions que M. Pella.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie), répondant à la première question, présente les explications suivantes :

Depuis la guerre sont apparues en droit international des expressions nouvelles résultant du fait que le droit international a évolué et que l'on se trouve actuellement en présence de circonstances qui n'existaient pas de la même façon avant la guerre. M. Menemencioglu n'ignore pas que le terme « réglementation internationale » est une innovation. Mais il estime qu'il faut rester sur le terrain des réalités et qu'il est impossible de considérer ce document comme une convention proprement dite. On peut bien l'appeler « protocole », « convention » ou « traité », mais il s'agit en somme d'une réglementation internationale, comme l'a déclaré déjà le chef de la délégation turque. Il a pour but de réglementer le passage des Détroits. Il faut donc avoir le courage d'inventer un mot nouveau pour un acte de cette nature plutôt que de rester dans le vague en continuant à employer le mot « convention ». En effet, une convention proprement dite lierait plutôt les signataires, et celui qui détient l'autorité souveraine pourrait accorder le traitement de la nation la plus favorisée à d'autres Puissances. Tel n'est pas le cas ici. Neuf Puissances se sont réunies pour élaborer un règlement liant non pas ces neuf Puissances en accordant à la Turquie le droit d'accorder aux autres Etats le même privilège, mais bien pour faire une réglementation valable pour tous les Etats du monde sans exception. Ces neuf Puissances déclarent que cette réglementation sera applicable même pour les Etats qui ne sont pas représentés ici ou qui n'ont jamais signé une convention concernant les Détroits. Pourquoi, dans ces conditions, appeler un tel acte une « convention » ou un « traité » puisque ces termes

s'appliquent à des actes qui lient les signataires ? En effet, une convention ne s'applique généralement pas à toutes les Puissances et ne réglemente pas un passage de cet ordre pour tous les Etats. La délégation turque a donc estimé que le mot « réglementation » avait un sens beaucoup plus précis. Il va sans dire que cette expression ne change en rien la valeur de l'acte ni les engagements qui en découlent pour les parties contractantes et *a fortiori* pour la Turquie. M. Menemencioglu reconnaît avec M. Pella qu'il faudra adopter ce terme dans toute la convention. La délégation turque pourra présenter à ce sujet un amendement général pour que le mot « convention » soit partout remplacé par le terme « réglementation ». Ces explications donneront sans doute satisfaction aux membres du Comité. La Turquie ne veut pas faire son jeu en adoptant ce terme. Elle a déclaré franchement et ouvertement ce qu'elle entend par « réglementation » et par « convention », et elle estime que le mot « réglementation » répond mieux à la situation que le mot « convention ».

En ce qui concerne la date de ratification, M. Menemencioglu indique qu'il a été inspiré par le vice-président de la Conférence, M. Politis, à qui il avait exposé le point de vue de la délégation turque concernant une ratification valable pour un nombre restreint de Puissances. Il a paru que le plus commode serait de fixer un délai de neuf à dix mois, de façon que toutes les Puissances qui ont signé l'acte aient assez de temps pour le ratifier, étant entendu que si, à cette date, certaines Puissances n'avaient pas ratifié, cela signifierait qu'elles n'ont plus envie de le faire. Dans ce cas, la procédure prévue serait applicable; en d'autres termes, la réglementation entrera en vigueur lorsque cinq Puissances, outre la Turquie, l'auront ratifiée. M. Menemencioglu croit qu'il faudrait fixer un délai pour éviter que l'on ne reste durant des années dans le doute sur la question de la ratification. La délégation turque estime en effet qu'au 1er mai 1937, les Puissances doivent avoir ratifié la convention.

Le PRÉSIDENT fait observer à la délégation turque qu'il existe plusieurs conventions ou traités qui instituent une réglementation internationale sans pour cela cesser d'être désignés par leur appellation habituelle. Il cite le cas du Statut définitif du Danube.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) s'associe aux observations du délégué de la Roumanie. Il admet que la nouvelle convention instituera effectivement une réglementation internationale, mais ce n'est pas une raison pour ne pas l'appeler convention. Des réglementations internationales ont été établies par plusieurs conventions : tel est le cas de la Convention de 1856, de la Convention de Berlin relative au Congo, des Conventions de La Haye sur la neutralité et la guerre, etc. Cela n'empêche pas que tous ces actes continuent à s'appeler « Convention » ou « Traité ».

Pour ce qui est de la date, M. Fitzmaurice partage sur ce fait également le point de vue de M. Pella. Il fait observer que si l'on fixe une date et qu'aucune ratification n'intervient avant cette date, la seule conséquence possible sera que la Convention de Lausanne continuera à s'appliquer. Il ne faut pas perdre de vue que la ratification est un acte volontaire et non obligatoire.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare qu'il n'est pas absolument attaché à l'expression « réglementation », pas plus qu'il ne veut insister sur la date. Il acceptera que l'on emploie les mots « convention de réglementation internationale ». Pour la question de la date, M. Menemencioglu pense que MM. Pella et Fitzmaurice ont raison. Par conséquent, si le Comité est d'accord, il est prêt à supprimer cette date.

La discussion de l'article 25 sera reprise à une prochaine séance.

QUINZIÈME SÉANCE

Tenue le mercredi 15 juillet 1936, à 16 heures.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
Lieutenant-Commissaire HORNE.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
Capitaine de vaisseau VARIKLETCHKOFF.

France : Contre-amiral DECOUX.

Grèce : M. BIBICA-ROSETTI.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ,
M. KIZILTAN.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. MILLER,
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

31. Examen des textes et des questions renvoyés au Comité.

Bâtiments auxiliaires affectés au transport des combustibles.

Le Comité technique a examiné le texte de l'article ci-dessous proposé par la délégation française, visant la question des navires auxiliaires affectés au transport des combustibles :

« Les bâtiments auxiliaires de la marine militaire spécifiquement conçus pour le transport des combustibles liquides ou autres ou des approvisionnements destinés à des forces navales ne seront pas astreints au préavis et n'entreront pas dans le calcul du tonnage soumis à limitation, à condition de ne pas accompagner une force navale. Toutefois, ils demeureront assimilés aux bâtiments de guerre en ce qui concerne les autres conditions de passage.

» Les bâtiments auxiliaires visés au précédent paragraphe ne pourront bénéficier de la dérogation envisagée que si leur armement ne comporte pas :

» Comme artillerie contre objectifs flottants plus de deux pièces d'un calibre de 105 mm. au maximum;

» Comme artillerie contre objectifs aériens plus de deux matériels d'un calibre de 75 mm. au maximum. »

M. Menemencioglu (Turquie) déclare que, malgré la dérogation importante que constitue cet article à la règle prévue pour le passage des navires de guerre, y compris les bâtiments auxiliaires, la délégation turque, par égard spécial pour la délégation française, est disposée à accepter ce texte. Elle fait une seule réserve au sujet du calibre de 105 mm. prévu pour l'armement de ces navires. Elle estime que le passage sans préavis de navires munis de canons d'un tel calibre, surtout si plusieurs d'entre eux effectuent la traversée de conserve, pourrait constituer un danger. Pour cette raison, la délégation turque prierait la délégation française de bien vouloir considérer si elle pourrait faire quelque chose pour lui donner satisfaction.

Le contre-amiral Decoux (France) remercie la délégation turque d'avoir bien voulu tenir compte de ses désirs. Au sujet du calibre des pièces, il fait observer qu'il s'agit d'un état de fait; les canons de 105 mm. existent sur les navires auxiliaires et il serait difficile de changer cet aménagement. Par contre, la délégation française ne voit aucune difficulté à ce que le passage de ces navires se fasse isolément.

M. Menemencioglu (Turquie) déclare qu'à condition que les bâtiments auxiliaires effectuent la traversée isolément, il accepte l'ensemble de la proposition française.

Le contre-amiral Decoux (France) remercie vivement la délégation turque tant en son propre nom qu'au nom du Département de la Marine française.

Le contre-amiral Bellairs (Royaume-Uni) déclare accepter la formule proposée.

Le Président se félicite de l'accord si facilement réalisé grâce à l'obligeance accoutumée de la délégation turque.

M. Menemencioglu (Turquie), sans vouloir discuter le texte même de la proposition qui vient d'être acceptée, prie la délégation française de bien vouloir répéter les explications qui avaient été données précédemment sur la signification du terme « approvisionnements ».

Le contre-amiral Decoux (France) est prêt à déclarer qu'il ne s'agit que de denrées alimentaires. La délégation française serait prête cependant à abandonner le terme « approvisionnements » si la délégation turque le désire.

M. Menemencioglu (Turquie) déclare ne demander la suppression de ce terme que s'il peut prêter à équivoque.

Le contre-amiral Bellairs (Royaume-Uni) fait observer que ce terme peut s'entendre également des habillements.

M. Menemencioglu (Turquie) explique que, dans ces conditions, vu l'impossibilité de donner une définition absolument précise, il préférerait voir supprimer ce terme.

Le Président demande s'il faut entendre par là que les navires auxiliaires ne pourront rien transporter en dehors du combustible.

M. Menemencioglu (Turquie) explique que la dérogation a été demandée en raison de la nécessité invoquée par la délégation française en ce qui concerne le transport de pétrole. Si le terme approvisionnement ne prêtait pas à équivoque, elle en aurait accepté l'insertion. Cela ne veut pas dire que les navires auxiliaires ne peuvent pas transporter autre chose, mais ils seront alors soumis aux formalités prévues pour les navires de guerre et les navires auxiliaires. L'exception n'est faite que pour le combustible liquide et le charbon.

M. Antsipo-Tchikounski (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que les procès-verbaux du Comité technique ne sauraient être invoqués au regard des Etats non signataires

qui auront à se conformer à la réglementation internationale instituée par la convention. Dans la pratique, le combustible est le seul article d'approvisionnement exporté de la mer Noire par les navires auxiliaires. Il serait donc préférable de supprimer la mention des approvisionnements.

Il en est ainsi *décidé*.

Le Comité approuve ensuite l'ensemble du texte proposé en supprimant, au premier alinéa, les mots « ou des approvisionnements destinés à des forces navales » et en remplaçant les mots « à condition de ne pas accompagner une force navale » par les mots : « à condition de traverser isolément ».

Ce texte est renvoyé au Comité de rédaction.

SEIZIÈME SÉANCE

Tenue le jeudi 16 juillet 1936, à 9 h. 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
M. FITZMAURICE,
Capitaine de vaisseau MACDONALD,
Lieutenant-colonel PAYNE.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
Capitaine de vaisseau VARIKLETCHKOFF.

France : Général MOUCHARD,
Contre-amiral DECOUX.

Grèce : M. BIBICA-ROSETTI.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA,
M. PELLA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ,
M. KIZILTAN.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. MILLER,
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

32. Examen des textes et des questions renvoyés au Comité.

Article 15 (annexes I *bis* et II) (voir Annexe II, page 296).

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) donne des explications sur l'objet de l'annexe I *bis* qui est de déterminer la méthode de calcul du tonnage global à notifier par les pays riverains de la mer Noire, conformément à l'article 15. Le déplacement-type a été choisi pour éviter toute équivoque en raison des différentes méthodes de calcul qui peuvent être employées et des chiffres différents auxquels on peut arriver par ces méthodes.

Un autre objet de cette annexe est d'exclure de ce tonnage les navires auxiliaires et les bâtiments hors d'usage.

Pour ce qui est de l'annexe II, elle contient des définitions extraites du Traité de Londres. On pourrait y ajouter la définition des navires auxiliaires, qui ne ferait plus de la sorte l'objet d'une annexe spéciale, ce qui permettrait de faire l'économie d'un article dans la convention.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) approuve cette proposition et suggère d'envoyer l'annexe au Comité de rédaction, qui en ferait une annexe se rapportant à l'ensemble de la convention.

Le contre-amiral DECOUX (France) propose de substituer aux termes « catégories et sous-catégories » les termes « classes et sous-classes ».

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) craint que si ces annexes étaient rattachées à la convention dans son ensemble, cela ne puisse prêter à équivoque en ce qui concerne les bâtiments hors d'âge qu'on pourrait considérer comme exclus, dans tous les cas, des limites de tonnage prévues, alors qu'il ne s'agit de les exclure que pour le cas visé à l'article 15.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) fait observer que l'annexe I*bis* se rapporte spécifiquement à l'article 15, alors que l'annexe II, qui contient des définitions générales, doit couvrir l'ensemble de la convention.

Cette proposition est *adoptée* et les annexes sont *renvoyées* au Comité de rédaction.

M. YOSHITOMI (Japon) demande si la Turquie, qui est également un Etat riverain de la mer Noire, sera tenue de communiquer les renseignements visés à l'article 15.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond qu'à aucun moment une telle éventualité n'a été envisagée. La circulation des navires de guerre de la Turquie est entièrement libre et ne saurait être régie par les dispositions de la convention à conclure. Il n'est donc pas question de communications quelconques de la part de la Turquie.

M. YOSHITOMI (Japon) croit pouvoir en conclure que la Turquie ne fera aucune communication même si la flotte turque devenait plus forte que la plus puissante des flottes actuelles de la mer Noire.

Article 20.

Le Comité prend connaissance du texte ci-dessous proposé pour l'article 20 par la délégation turque et d'un amendement audit texte présenté par la délégation française.

Texte proposé par la délégation turque :

« Il est convenu que la Turquie est sur le même pied que toutes autres Puissances en ce qui concerne le droit de réglementer le survol de son territoire et de ses eaux territoriales par les aéronefs.

« Toutefois, en vue d'assurer le survol en transit des aéronefs civils entre la Méditerranée et la mer Noire, la Turquie indiquera, en dehors de la zone interdite des Détroits fortifiés, une route aérienne destinée à servir à ce transit, et les aéronefs civils pourront survoler ce territoire turc en donnant pour les survols occasionnels un préavis de dix jours et, pour les survols de services réguliers, un préavis général des dates de passage au Gouvernement turc.

« Il est entendu, d'autre part, que la remilitarisation des zones des Détroits ne formera pas un obstacle pour les avions autorisés d'après la réglementation aérienne en vigueur en Turquie, à survoler le territoire turc entre l'Europe et l'Asie et pour les cas où une autorisation de survol serait accordée par le Gouvernement turc, la route à suivre dans la zone des Détroits sera périodiquement indiquée. »

Amendement présenté par la délégation française :

« Il est convenu que la Turquie est sur le même pied que toutes autres Puissances en ce qui concerne le droit d'établir sur son territoire et dans ses eaux territoriales des zones interdites au survol des aéronefs.

« En vue d'assurer le passage des aéronefs entre la mer Méditerranée et la mer Noire, la Turquie indiquera en dehors des zones interdites des Détroits fortifiés, les routes aériennes permettant les relations internationales par survol de la région des Détroits.

« Il est en outre entendu que la région des Détroits pourra également être survolée en dehors des zones interdites pour les relations aériennes entre l'Europe et l'Asie, lorsqu'une autorisation de survol pour l'ensemble du voyage aura été accordée par le Gouvernement turc. »

Le général MOUCHARD (France) tient à faire remarquer, au sujet du premier alinéa du texte turc, que certaines autres Puissances sont liées par la Convention internationale de navigation. On ne peut donc pas dire que la Turquie, qui n'a pas signé cette convention, se trouve sur le même pied que ces autres Puissances. Le résultat en est que, dans la région des Détroits, la réglementation de la navigation aérienne est beaucoup moins libérale que la réglementation prévue par la Convention internationale en question. C'est ainsi que le Royaume-Uni et plusieurs autres Etats représentés au Comité et à la Conférence peuvent être survolés en toute liberté par les avions civils, à la seule condition de ne pas violer les zones interdites. La réglementation prévue par la proposition turque comporte un préavis de dix jours. On peut donc dire que la Turquie n'est pas placée sur le même pied que les autres Puissances, mais se trouve plutôt dans une situation avantagée. Si l'on veut être juste, on doit dire, comme l'a fait la délégation française dans sa proposition, qu'il est « convenu que la Turquie est sur le même pied que toutes autres Puissances en ce qui concerne le droit d'établir sur son territoire et dans ses eaux territoriales des zones interdites au survol des aéronefs ». Une telle disposition correspond plus exactement au fait nouveau qui est la remilitarisation des Détroits.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) croit qu'il y a là un malentendu; la délégation turque comprend dans un sens quelque peu différent le premier alinéa qu'elle a emprunté au texte primitif britannique. La délégation turque a vu dans cette clause l'idée que la Turquie est libre de réglementer comme il lui semble opportun le survol de son territoire par les aéronefs. Si par l'expression « sur le même pied que les autres Etats », on veut entendre que la Turquie doit appliquer la même réglementation que les autres Etats, la délégation turque répudie catégoriquement ce point de vue. On ne saurait admettre qu'à l'occasion de la signature d'une convention réglementant le régime des Détroits, la Turquie se voie amener à adhérer immédiatement à la Convention internationale de navigation aérienne ou à restreindre sa liberté d'action par une phrase la rattachant à cette convention.

Il semble que la proposition de la délégation française fasse une confusion entre ces deux points de vue. Il ne s'agit pas du droit d'instituer des zones interdites, mais plutôt du droit de la Turquie de réglementer comme bon lui semble la navigation aérienne sur son territoire. C'est là cependant un point qui va de soi et comme il s'agit spécialement de la zone des Détroits, il semble bien que le premier alinéa soit tout à fait superflu. Il suffit de dire que la Turquie indiquera une route aérienne en dehors de la zone des Détroits pour le passage des aéronefs entre la mer Noire et la Méditerranée, et *vice versa*. Si la Turquie demande un préavis, c'est parce que la route qui sera désignée sera très proche des zones interdites. Cette disposition est en effet conçue surtout dans l'intérêt de la navigation aérienne, parce que le préavis permettra d'aviser tous les postes se trouvant à proximité de la route à parcourir et de permettre ainsi aux aéronefs d'effectuer la traversée en toute sécurité. Il ne faut pas perdre de vue que le territoire de la Turquie d'Europe est très exigu et que toute route aérienne passant au-dessus de ce territoire sera nécessairement à proximité immédiate soit de la zone fortifiée des Dardanelles, soit de la zone fortifiée de Tchataldja. La situation géographique spéciale de la Turquie d'Europe rend nécessaire le préavis.

M. Menemencioglu constate que si l'on supprime le premier alinéa de la proposition turque pour les raisons qu'il vient d'expliquer, la proposition turque se rapproche beaucoup du nouveau texte proposé par la délégation du Royaume-Uni.

Par contre, la proposition de la délégation française sort des limites de ce qui était convenu lors des conversations que M. Menemencioglu a eues à ce sujet avec le général Mouchard. Elle peut prêter à confusion et, pour cette raison, elle ne donne pas entière satisfaction à la délégation turque.

Le général MOUCHARD (France) tient à faire observer que jusqu'ici la Turquie avait effectivement pleine liberté de réglementer comme elle l'entendait la navigation aérienne sur son territoire, sauf en ce qui concerne la région des Détroits. Le fait nouveau est que la Turquie obtient maintenant le même droit pour toute l'étendue de son territoire y compris la région des Détroits. Dans son amendement, le général Mouchard n'a visé que la zone des Détroits. A ce propos, le général Mouchard rappelle les déclarations faites en séance plénière par le chef de la délégation turque, qui a affirmé l'intention de la Turquie d'assurer la liberté de la navigation aérienne, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à l'exception du survol des zones interdites. Une telle déclaration signifie, de l'avis du général Mouchard, qu'abstraction faite de cette exception, le régime de la navigation commerciale sera celui de la liberté.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) tient à faire observer que le premier alinéa du texte proposé par la délégation française aboutit à un résultat *a contrario* : la Turquie aurait le droit d'instituer sur son territoire des zones interdites au survol des aéronefs et, pour le reste, la circulation serait entièrement libre. Telle n'est pas la conception de la délégation turque. La convention envisagée traite uniquement de la zone des Détroits et non pas de l'ensemble du territoire turc. Par conséquent, l'affirmation de principe du premier alinéa n'a pas sa raison d'être. Ce qui importe, c'est de savoir si l'on est d'accord sur le principe suivant : la Turquie accorde la liberté de passage par une route en dehors des zones fortifiées pour la navigation civile entre la mer Noire et la Méditerranée, et *vice versa*. Si l'on est d'accord sur ce point, il reste la question du préavis dont l'importance n'est pas si grande, étant donné que les particuliers qui, occasionnellement, survolent la région des Détroits peuvent se plier à la formalité du préavis, alors que pour les lignes régulières, un préavis général est suffisant.

Le général MOUCHARD (France) se déclare d'accord sur le principe que les aéronefs auxquels sera accordée la liberté de passage devront passer par où voudra le Gouvernement turc.

Le PRÉSIDENT demande si le passage sera autorisé au-dessus des Détroits proprement dits.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) donne une réponse négative.

Le général MOUCHARD (France) fait observer qu'il convient de s'entendre sur le sens du mot « Détroits ». La convention prévoit en effet que ce terme s'entend du Bosphore, des Dardanelles et de la mer de Marmara. Il faut faire une distinction entre cette acception du terme et les détroits maritimes proprement dits. Il est bien entendu qu'on ne peut pas survoler les parties fortifiées des détroits maritimes proprement dits ni les fortifications du littoral de la mer de Marmara.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que le terme « région des Détroits » n'est pas très clair à son avis. Le Gouvernement turc se propose de désigner sur le territoire turc une ligne de survol permettant aux aéronefs de se rendre de la Méditerranée dans la mer Noire, et *vice versa*. Cette ligne serait établie approximativement entre Enos, sur la mer Egée, et Midia, sur la mer Noire. Pour faciliter le passage des hydravions, le Gouvernement turc propose d'admettre qu'au cas où le survol de la terre ferme serait trop long et pour permettre aux hydravions de faire un amérissage intermédiaire, les hydravions puissent amérir près de la localité d'Eregli, sur la mer de Marmara. Cela raccourcirait de près de moitié la route terrestre des hydravions. Ainsi, le Gouvernement turc donnera toutes les possibilités de survol en toute sécurité entre la Méditerranée et la mer Noire, aussi bien aux avions qu'aux hydravions.

Le général MOUCHARD (France) se déclare prêt à accepter la première partie du deuxième alinéa de la proposition turque jusqu'au mot « transit » à la cinquième ligne, en supprimant le reste de l'alinéa, parce qu'il estime qu'il n'y a pas lieu de donner un préavis.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare que pour faciliter un accord, la délégation turque serait prête à accepter que la durée du préavis, qui est normalement de quinze jours, soit ramenée à cinq

jours, étant entendu qu'un préavis général serait donné pour les services réguliers. La délégation turque ne croit pas pouvoir accepter la suppression totale du préavis, parce que cela pourrait constituer un danger pour la navigation aérienne. Le délégué turc prie le général Mouchard de ne pas s'arrêter à la théorie et de bien vouloir prendre en considération le côté pratique. Au point de vue pratique, le système du préavis ne présente aucun inconvénient pour le passage occasionnel d'aéronefs; il ne s'agit pas d'une autorisation, mais d'un simple préavis.

Le général MOUCHARD (France) veut bien se placer sur le terrain des réalités pratiques et demande en conséquence à la délégation turque ce qui arriverait si un aéronef survolait la région des Détroits, sans survoler les zones militarisées, mais sans donner non plus de préavis.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond qu'en pareil cas, le Gouvernement turc protesterait auprès du gouvernement auquel ressortit l'aéronef et, d'une manière générale, appliquerait les mesures que comporte la violation de l'interdiction. Il ne voit pas pour quelle raison des avions de tourisme auraient précisément survolé cette région.

Le général MOUCHARD (France) explique qu'il se peut qu'un avion survolant la Bulgarie, par exemple, se trouve dans une zone nuageuse alors que la zone des Détroits pourrait être plus dégagée. Si cet avion, qui voudrait profiter de cette circonstance, est obligé d'atterrir et d'attendre cinq jours, cela cause pour lui une gêne évidente. C'est pour cette raison que la délégation française demande la liberté de passage sans préavis. Elle ne voit pas en quoi cela pourrait affecter la souveraineté de la Turquie, puisque trente-quatre Puissances ont adhéré à la Convention internationale de navigation aérienne et admettent que les touristes survolent librement le territoire.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) répond que cet argument serait valable si la Turquie se trouvait au milieu de l'Europe. Mais la zone des Détroits se trouve assez éloignée de l'Europe et il n'y a aucune raison pour que des avions de tourisme s'y aventurent fréquemment. Néanmoins, la délégation turque pourrait réduire encore davantage le délai, mais ne peut pas, pour les raisons déjà exposées, en admettre la suppression.

Le PRÉSIDENT demande si la délégation française approuve le préavis général pour l'établissement du service régulier.

Le général MOUCHARD (France) répond qu'il est manifeste que si une entreprise de navigation aérienne veut établir un service régulier, l'autorisation du Gouvernement turc sera nécessaire. La délégation française ne demande la dispense du préavis que pour les avions isolés du tourisme n'appartenant pas à des lignes aériennes nationales ou internationales.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que depuis treize ans pas un seul avion de tourisme n'a survolé la région des Détroits. Il ne croit pas, par conséquent, que cette question vaille la peine de s'y arrêter longuement. Pour ce qui est des lignes régulières faisant escale en Turquie, la question se pose différemment, car il faut pour cela qu'un contrat ait été passé avec le Gouvernement turc. Le préavis général qu'envisage la délégation turque pour les services réguliers concerne plutôt les entreprises de navigation aérienne qui voudraient établir des services réguliers empruntant des itinéraires passant au-dessus du territoire turc sans y faire escale. Pour bien manifester son esprit de conciliation, la délégation turque est prête à ramener à trois jours le délai du préavis.

M. Menemencioglu ajoute que jusqu'à ce jour chaque fois qu'un avion de tourisme a demandé et obtenu l'autorisation de survoler le territoire turc, plusieurs postes ont été informés afin que les aviateurs puissent être secourus. C'est donc dans l'intérêt de l'aviation civile que le préavis doit être maintenu.

Le lieutenant-colonel PAYNE (Royaume-Uni) déclare que la délégation du Royaume-Uni est disposée à accepter le préavis de trois jours. Il fait observer que lorsqu'un particulier veut voyager en voiture, il est bien obligé de se plier aux formalités qui exigent l'obtention du carnet de passage en douane et des autres documents indispensables.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) se déclare tout à fait d'accord avec le point de vue de la délégation du Royaume-Uni. Il propose de combiner le deuxième alinéa du texte présenté par la délégation du Royaume-Uni avec le troisième alinéa de l'amendement français, en supprimant le premier alinéa.

Le lieutenant-colonel PAYNE (Royaume-Uni) ne croit pas que le troisième alinéa du texte français réponde exactement au but envisagé. Ce qui importe, c'est que la Turquie ayant autorisé le survol de son territoire procure à la navigation aérienne les facilités nécessaires telles que terrains d'atterrissage, plans d'eau pour amérissage des hydravions, etc. Le troisième alinéa devrait être rédigé dans ce sens.

Le général MOUCHARD (France) déclare ne pas avoir de pouvoirs suffisants pour accepter cette suggestion. Il se réserve de soumettre la question aux délégués politiques.

Le Comité *décide* d'ajourner la discussion de ce point.

DIX-SEPTIÈME SÉANCE

Tenue le jeudi 16 *juillet* 1936, *à* 15 *h.* 30.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : M. FITZMAURICE,
Lieutenant-colonel PAYNE.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF.

France : Général MOUCHARD,
M. Lucien HUBERT.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA,
M. PELLA.

Turquie : M. MENEMENCIOGLU,
Général GÜNDÜZ,
M. KIZILTAN.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. MILLER,
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

33. Examen des textes et des questions renvoyés au Comité.

Article 20 (suite de la discussion).

Le PRÉSIDENT rappelle qu'au cours de la séance précédente, le Comité a été saisi d'une proposition tendant à supprimer le premier alinéa du texte proposé par la délégation turque, à ramener à trois jours, au deuxième alinéa, le délai du préavis, et à le faire suivre d'un texte amendé proposé par la délégation britannique.

Amendement proposé par la délégation du Royaume-Uni :

« Remplacer le dernier alinéa du texte proposé par la délégation turque (voir page 272) par le texte ci-dessous :

» Il est entendu d'autre part que nonobstant la remilitarisation des zones des Détroits, le Gouvernement turc fournira les facilités nécessaires pour le passage en toute sécurité des aéronefs civils autorisés d'après la réglementation aérienne en vigueur en Turquie à survoler le territoire turc entre l'Europe et l'Asie. Pour les cas où une autorisation de survol aurait été accordée par le Gouvernement turc, la route à suivre dans la zone des Détroits sera périodiquement indiquée. »

Le général MOUCHARD (France) déclare n'avoir rien à ajouter à ses observations présentées le matin. Tout ce qu'il pourrait faire serait d'engager la délégation française à accepter le texte proposé. Il ne peut pas l'accepter lui-même et se voit obligé de faire une réserve au sujet du préavis.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) remercie le général Mouchard de sa promesse de recommander le texte proposé à la bienveillante attention de sa délégation, et exprime l'espoir qu'un accord satisfaisant sera réalisé.

Le lieutenant-colonel PAYNE (Royaume-Uni) déclare que la proposition lui paraît entièrement acceptable. Il suppose qu'elle pourra être présentée à la séance plénière.

Le PRÉSIDENT demande s'il ne serait pas possible d'arriver à un accord complet en réduisant à deux jours le délai de préavis.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) fait observer que fixer un délai de deux jours équivaut à supprimer le préavis; il regrette de ne pouvoir s'engager dans cette voie.

Le Comité *approuve* le texte proposé avec quelques modifications rédactionnelles suggérées par le général Mouchard. L'acceptation de la délégation française reste réservée.

Le texte sera soumis à la Conférence.

Article 25 (suite de la discussion).

Le Comité reprend la discussion du texte de l'article 25 qu'il avait abordée dans sa séance de la veille.

Le PRÉSIDENT rappelle que le premier alinéa avait fait l'objet de deux observations, l'une portant sur le terme « réglementation internationale » employé en lieu et place du mot « convention », l'autre sur le délai prévu pour le dépôt des ratifications.

M. PELLA (Roumanie) fait observer que deux points sont déjà acquis, à savoir : que l'expression « réglementation internationale » doit être remplacée par un autre terme à trouver et que le délai doit être supprimé.

Il suggère l'expression « acte portant réglementation internationale du régime des Détroits ».

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) déclare qu'il a déjà accepté la suppression du délai. Quant au terme à trouver, il propose de laisser au Comité de rédaction le soin d'en faire le choix.

Il en est ainsi *convenu*.

M. YOSHITOMI (Japon) demande à la délégation turque des éclaircissements sur les points suivants : La Convention de Lausanne ayant été, de l'avis du Gouvernement turc, condamnée par les événements, quelle serait la situation si l'on n'obtenait pas les ratifications nécessaires ? L'ancienne convention n'existerait plus, d'après la délégation turque, et la nouvelle ne pourrait entrer en vigueur. Ne se trouverait-on pas dans un chaos juridique ?

Au cas où un protocole de mise en vigueur provisoire serait signé et que la convention n'entrerait pas en vigueur, quelle serait la situation ?

D'autre part, la Turquie considère la convention comme une réglementation internationale et veut que ce terme soit employé dans le texte de l'article 25. Mais, dans ce cas, ne devrait-on pas supprimer l'article 24 ?

M. MENEMENCIOGLU (Turquie), sans vouloir rouvrir la discussion sur ces points, répond que la délégation turque estime que si l'on ne réunit pas les ratifications en nombre suffisant, la convention subira le sort de toute autre convention dans les mêmes circonstances. La question de la rentrée en vigueur de la Convention de Lausanne est assez délicate et difficile à discuter. La délégation turque estime que la Convention de Lausanne est caduque, mais il semble que ce point de vue ne rencontre pas l'approbation de certaines délégations. En tout cas, il faudra une nouvelle conférence.

Le fait qu'une Puissance qui serait partie à l'ancienne Convention de Lausanne ne ratifierait pas la nouvelle convention ne signifie pas que celle-ci ne serait pas valable. Cette thèse trouve sa justification dans le fait qu'il s'agit d'une réglementation internationale. D'ailleurs, on a à ce sujet des précédents très édifiants car, parmi les Etats participants à la Conférence de Lausanne, il y a une Puissance qui n'a pas signé et une autre qui n'a pas ratifié.

Pour ce qui est de l'article 24, M. Menemencioglu reconnaît que cet article n'est pas conciliable avec l'idée qu'il s'agit d'une réglementation internationale. Pour cette raison, la délégation turque se propose de demander la suppression pure et simple de cet article.

Quant à la question de savoir si l'ancienne convention peut s'appliquer séparément à l'égard des Puissances qui n'auront pas ratifié la nouvelle, il va de soi qu'une réglementation internationale du genre de celle qu'entraînera la nouvelle convention ne saurait comporter l'application simultanée des deux systèmes, et que la Turquie se porte garante envers les autres parties contractantes que la règle applicable sera celle qui est prévue dans la convention.

M. PELLA (Roumanie) fait observer que les raisons invoquées en faveur de la suppression de l'article 24 militent également pour une modification du cinquième alinéa, où il est dit que la convention entrera en vigueur entre les parties contractantes qui l'auront ratifiée. Avec cette formule, la question se pose de savoir quel régime sera appliqué aux non-signataires. Dans les conventions internationales, il est d'usage de prévoir simplement que la convention entre en vigueur dès que les ratifications requises sont obtenues, sans préciser qu'elles n'entrent en vigueur qu'entre les Puissances qui ont ratifiée.

M. Pella propose, en conséquence, de supprimer les mots « entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée ».

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) se rallie à cette proposition, qui sera d'autant plus justifiée si l'on décide de supprimer l'article 24.

M. YOSHITOMI (Japon) croit comprendre des explications du délégué de la Turquie que si les ratifications nécessaires ne sont pas obtenues, une nouvelle conférence devra être convoquée. Il voudrait savoir si, en pareil cas, la Convention de Lausanne restera en vigueur jusqu'à ce qu'un accord intervienne dans cette nouvelle conférence.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) explique qu'en pareil cas la nouvelle conférence se trouvera exactement devant le même problème que celui qui se pose aujourd'hui. On pourra alors discuter le problème.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) ne doute pas qu'il sera possible d'arriver à un accord sur ce point. Il tient cependant à protester contre l'affirmation selon laquelle l'ancienne convention serait caduque. Il ne saurait se rallier à ce point de vue. Le Gouvernement du Royaume-Uni considère toujours que la Convention de Lausanne est en vigueur dans son ensemble. On pourrait prétendre que les clauses de démilitarisation sont devenues caduques, mais il n'en est pas de même des clauses relatives à la liberté de passage. Néanmoins, M. Fitzmaurice n'entend pas argumenter sur cette question, car il espère qu'un accord pourra facilement intervenir.

M. Fitzmaurice ne s'oppose pas à la suppression de l'article 24, étant donné que le préambule prévoit déjà que la nouvelle convention est conclue en vue de remplacer l'ancienne.

On pourrait, par contre, insérer dans la convention un nouvel article laissant la convention ouverte à l'adhésion des Etats qui sont parties au Traité de paix de Lausanne.

Pour ce qui est de la suppression proposée par M. Pella à l'alinéa 5, M. Fitzmaurice est disposé à l'accepter, non pas parce qu'il estime comme celui-ci que la Convention pourrait entrer en vigueur à l'égard des Puissances qui ne l'ont pas ratifiée, mais au contraire parce qu'il va de soi qu'une convention ne peut entrer en vigueur qu'à l'égard des Puissances qui l'ont ratifiée.

M. Fitzmaurice croit cependant que toutes les difficultés pourraient être résolues si l'on adoptait un protocole prévoyant la mise en vigueur provisoire de la convention dès la signature.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) pense, comme M. Fitzmaurice, qu'il est superflu, à l'heure actuelle, d'échanger des arguments quant à la caducité de la Convention de Lausanne. Il accepte l'idée d'une nouvelle clause prévoyant que la convention restera ouverte à l'adhésion des parties au Traité de Lausanne, étant entendu qu'il y aura deux protocoles, l'un prévoyant l'abrogation définitive des clauses de démilitarisation et l'autre la mise en application provisoire de l'ensemble de la convention. C'est à cette condition que la délégation turque serait disposée à accepter l'article relatif aux adhésions.

Il va de soi que pour la mise en application provisoire, il y aura lieu de prévoir un délai fixe à l'expiration duquel le régime provisoire cesse de s'appliquer. Quant à la question de savoir ce qui arrivera alors, il appartiendra à la nouvelle conférence qui sera convoquée de prendre une décision; mais en aucun cas on ne saurait envisager un retour au régime de Lausanne.

M. MILLER (Union des Républiques soviétiques socialistes) se rallie à l'idée d'un protocole de mise en application provisoire.

Le Comité passe ensuite à l'examen, alinéa par alinéa, du texte proposé, auquel il apporte certaines modifications de forme.

M. FITZMAURICE (Royaume-Uni) signale l'utilité de prévoir que les procès-verbaux de dépôt des ratifications seront communiqués par le Gouvernement français à tous les signataires de la convention.

M. Lucien HUBERT (France) déclare que le Gouvernement français le fera spontanément.

M. MENEMENCIOGLU (Turquie) estime qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter de cela. Les ratifications qui interviendront après la mise en vigueur de la convention auront pour effet juridique de conférer aux Etats dont elles émanent la qualité de partie contractante. On ne peut donc pas dire qu'elles seront sans valeur.

Le Comité *approuve* l'ensemble de l'article 25, sous réserve des modifications que pourrait y apporter le Comité de rédaction.

Le Comité *décide* de le soumettre à la Conférence.

COMITÉ TECHNIQUE SIÉGEANT EN SOUS-COMITÉ D'EXPERTS NAVALS

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE

Tenue le mardi 30 juin 1936, à 15 h. 45.

Président : M. CONTZESCO (Roumanie).

Présents :

Royaume-Uni : Contre-amiral BELLAIRS,
Capitaine de corvette BREMNER.

Bulgarie : M. KARANDJOULOFF,
Capitaine de vaisseau VARIKLETCHKOFF.

France : Contre-amiral DECOUX,
Capitaine de vaisseau DELEUZE.

Grèce : Capitaine de vaisseau ECONOMO,
M. PAPADAKIS.

Japon : Capitaine de vaisseau YAMADA,
M. YOSHITOMI.

Roumanie : Contre-amiral ROSCA.

Turquie : M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL,
Commodore FAHRI ENGIN.

Union des Républiques soviétiques socialistes :
M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI.

Yougoslavie : Capitaine de frégate MUNDORFER.

Le Secrétaire général de la Conférence : M. AGHNIDES.

1. Désignation du président.

A la demande de plusieurs délégations, M. Contzesco, président du Comité technique, accepte d'assumer également la présidence du Sous-Comité d'experts navals.

2. Programme de travail du Sous-Comité.

Le PRÉSIDENT expose que le Comité technique a décidé, le 26 juin, au cours de la discussion de l'article 6, de renvoyer à un sous-comité d'experts composé des représentants de toutes les délégations qui voudront prendre part à ses travaux, la question de savoir ce qu'il faut entendre par « navire auxiliaire » (voir page 201) et la question du rapport entre le tonnage des unités navales et les calibres des canons que ce tonnage comporte (voir page 207).

Le paragraphe *d*) concernant la composition de la force navale autorisée à traverser les Détroits a également été renvoyé au Sous-Comité d'experts pour être examiné en même temps que la question du calibre des canons et être maintenu à la suite du paragraphe *b*) ou supprimé, selon la décision qui sera prise pour le calibre (voir page 209).

3. Questions se rapportant aux navires auxiliaires.

Le PRÉSIDENT met en discussion la proposition suivante de la délégation française :

> « Les bâtiments auxiliaires de la marine militaire spécifiquement conçus pour le transport des combustibles liquides ou du matériel ne seront pas astreints au préavis et n'entreront pas dans le calcul du tonnage soumis à limitation, quoiqu'ils demeurent assimilés aux bâtiments de guerre en ce qui concerne les autres conditions du passage (taxes, pilotage, etc.). »

Le contre-amiral DECOUX (France) explique que les bâtiments visés par la délégation française dans son projet sont des bateaux qui appartiennent à l'Etat et qui, en théorie, sont militaires, car leur équipage est composé de marins de la flotte et ils portent la flamme de guerre. La France désirerait que, pour ce genre de bâtiments, le *statu quo* fût maintenu, c'est-à-dire qu'ils puissent passer librement dans les Détroits, qu'ils soient exemptés de taxes et qu'ils n'entrent pas dans le calcul du tonnage limité. La délégation française n'entend nullement proposer l'adoption d'une définition nouvelle en ce qui concerne les bâtiments auxiliaires, étant donné que celle qui a été élaborée par la Conférence de Londres de 1936 suffit amplement.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) estime que le Sous-Comité serait bien inspiré en adoptant la proposition de la délégation française, qui a l'avantage de ne pas comporter une définition qui différerait de celle de Londres.

M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL (Turquie) déclare que la définition des navires auxiliaires est prévue dans le Traité naval de Londres que la France a signé et estime que le Sous-Comité n'a pas compétence pour dire si les bâtiments pétroliers qui sont visés dans la proposition de la délégation française peuvent ou non être assimilés aux bâtiments de commerce.

M. YOSHITOMI (Japon) fait observer que comme le chiffre limite de 14.000 tonnes représente la moitié de la flotte turque, il conviendrait ou bien de ne pas faire entrer les navires auxiliaires dans le compte du tonnage limité ou bien d'augmenter ce chiffre.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) appuie la manière de voir du contre-amiral Decoux et de M. Antsipo-Tchikounski.

M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL (Turquie) constate que la délégation française et celles qui l'ont approuvée envisagent d'établir une distinction entre deux catégories de bâtiments auxiliaires. Or, la délégation turque a fait savoir, au cours de la matinée, que son pays acceptait en principe d'adhérer au Traité de Londres et qu'il acceptait d'ores et déjà toutes les définitions qui y sont données au sujet des navires de guerre, y compris les navires auxiliaires. En ce qui concerne les taxes à percevoir sur les bâtiments pétroliers, le Sous-Comité n'a en tout cas pas la mission et les pouvoirs d'en discuter.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) appuie le projet de résolution de la délégation française en faisant remarquer qu'il y a chaque mois, dans chacun des ports de Constanza et de Batoum, des pétroliers de 10.000 tonnes et que ces bateaux à eux seuls dépasseraient la limite si on les faisait entrer dans le calcul du tonnage autorisé.

Le PRÉSIDENT indique qu'il y aura lieu de tenir compte de la proposition de la délégation française dans tous les articles qui touchent à la question des bateaux transportant du combustible.
Le Président demande ce qu'il faut entendre par le « matériel » visé dans la proposition de la délégation française.

Le contre-amiral DECOUX (France) explique que cette proposition s'applique à tous les bâtiments qui doivent bénéficier des dérogations qui seraient éventuellement prévues dans la convention. La flotte française possède des transports de combustible et des transports de matériel. Ces derniers peuvent embarquer toutes sortes de marchandises et notamment du pétrole en caisses ou en barriques. A vrai dire, au cours des cinq dernières années, seuls les transports allant chercher du combustible ont pénétré dans la mer Noire.

Le PRÉSIDENT désirerait savoir si les bâtiments de la deuxième catégorie peuvent éventuellement transporter du matériel de guerre ou du matériel militaire.

Le contre-amiral DECOUX (France) répond qu'ils sont conçus pour transporter du matériel en général, que ce matériel soit militaire ou non, destiné aux usages de la flotte. Du reste, pour ne pas soulever de difficultés, la délégation française serait prête à supprimer dans son texte de proposition les mots « ou du matériel » et à ajouter les mots « ou utilisés » après le mot « conçus ». Les combustibles liquides visés par la proposition seraient, outre le mazout, le pétrole plus ou moins raffiné.

M. YOSHITOMI (Japon) déclare que, comme la flotte japonaise envoie également des navires auxiliaires dans la mer Noire pour s'y approvisionner en combustible, la délégation japonaise demande que les bâtiments auxiliaires ne rentrent pas dans le compte du tonnage limité. En ce qui concerne les répercussions de cette proposition sur les articles autres que l'article 6, la délégation japonaise se réserve encore de les étudier.

M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL (Turquie) fait observer que la proposition que vient de formuler la délégation japonaise touche à l'économie générale du projet de convention et l'oblige à faire toutes réserves. Il est impossible de discuter en séance de sous-comité une question d'une telle ampleur.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) est d'avis qu'au point de vue militaire, la question soulevée par la délégation française est parfaitement claire, mais qu'il appartient au Comité technique d'en examiner les autres aspects.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) estime qu'il appartient encore au Sous-Comité d'experts de dire si les bâtiments auxiliaires tels qu'ils ont été définis par la dernière Conférence de Londres peuvent éventuellement représenter une menace dans la mer de Marmara.

M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL (Turquie) déclare que, selon la délégation turque, les bâtiments auxiliaires répondant à la définition de Londres peuvent constituer un danger pour la sécurité de la mer de Marmara.

Le contre-amiral DECOUX (France) expose que la délégation française, dans le projet qu'elle a présenté, s'est gardée d'aller trop loin. Le dernier traité naval de Londres prévoit toute une gamme de bâtiments auxiliaires et la délégation française n'a pas voulu demander que ces bâtiments fussent tous admis au bénéfice des dérogations. C'est pourquoi elle a limité la catégorie des bâtiments visés par sa proposition à ceux qui sont conçus ou utilisés pour le transport des combustibles liquides. Il serait en tout cas bien difficile de prétendre qu'un navire pétrolier puisse constituer un danger, surtout pour un littoral fortement armé.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) déclare qu'il est hors de doute que certains navires auxiliaires rentrant dans la définition de Londres peuvent être plus dangereux pour la sécurité dans la zone des Détroits qu'un destroyer ou un torpilleur dont le tonnage et l'artillerie sont limités par traité, parce que ces navires auxiliaires peuvent être armés d'une artillerie considérable. Il voit dans cette considération une raison de plus pour adopter la proposition française, qui laisse de côté les questions d'armement.

Le contre-amiral DECOUX (France) signale que si l'on n'admet pas une dérogation pour les bâtiments transportant du combustible, l'on se trouve devant l'alternative suivante : ou bien interdire à la marine française d'aller se ravitailler en pétrole dans la mer Noire, ou bien attribuer à cette marine un privilège exclusif. La délégation française considère « les autres conditions de passage », c'est-à-dire les questions de taxes de pilotage, etc., comme secondaires et accepterait qu'elles fussent examinées ailleurs qu'au sein du Sous-Comité.

M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL (Turquie) déclare à nouveau que la délégation turque considère que des navires auxiliaires répondant à la définition de Londres et qui, par conséquent, peuvent être armés de six ou huit canons de 76 mm., etc., peuvent constituer un danger pour la sécurité de la mer de Marmara. La délégation française a bien voulu limiter sa proposition au transport de combustible liquide, il l'en remercie et ne peut, pour sa part, que se référer à sa première déclaration qui est que les taxes de pilotage, etc., sortent de la compétence du Sous-Comité.

Le PRÉSIDENT se demande si des bâtiments non destinés au combat et qui ne possèdent pas les caractéristiques exclues par le Traité de Londres sont vraiment dangereux.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) répond qu'on n'envisage pas à proprement parler de combats en mer, mais par exemple le bombardement d'une ville ouverte. En réalité, les canons de 155 mm. sont déjà des armes redoutables et il n'y a, au fond, que peu de batteries de terre d'un calibre supérieur. Quatre bateaux auxiliaires peuvent déjà posséder entre eux huit canons; ils ont encore d'autres moyens d'attaque et peuvent être considérés en cas de bombardement de côtes comme plus dangereux que des destroyers dont les avantages principaux — vitesse et torpilles — ne peuvent être utilisés lors du bombardement de côtes. En outre, ils peuvent transporter chacun deux avions, des bombes contre sous-marins, etc.

Le PRÉSIDENT déclare qu'aux termes du Traité de Londres, un bateau cesse d'être auxiliaire dès qu'il est en mesure de combattre. De toute façon, la délégation française ne vise pas, dans sa proposition, des bâtiments capables d'attaquer d'autres bâtiments ou des villes de la côte.

Il constate que la grande majorité du Sous-Comité est en faveur de la proposition française, mais que la délégation turque au Sous-Comité ne s'est pas jugée compétente pour en discuter au point de vue commercial.

4. Forces navales admises à traverser les Détroits : Conditions concernant leur composition et le calibre de leur artillerie.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) propose d'adopter, dans l'article 6, l'expression « bateaux légers de surface » en lui donnant le sens que lui attribue le nouveau Traité de Londres. Ainsi serait réglée, entre autres questions, celle du rapport entre la puissance de l'artillerie et le tonnage.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) dit que, tandis qu'il apprécie à sa valeur le point de vue du délégué soviétique, sa délégation estime que la seule limitation à mettre au passage est celle qui vise le tonnage global, toute liberté étant laissée en ce qui concerne la composition des forces navales traversant les Détroits. La sécurité des Détroits lui semble amplement garantie par la limitation du tonnage, par le préavis et par le règlement spécial applicable en temps de guerre, pour qu'il n'y ait pas besoin de prévoir d'autres restrictions, soit qualitatives, soit quantitatives.

Le commodore FAHRI ENGIN (Turquie) expose que la délégation turque envisage de la façon suivante la composition des flottes qui traverseraient les Détroits et qui, comme il est précisé dans le projet, auraient un tonnage maximum de 14.000 tonnes : un croiseur de 10.000 tonnes Washington et deux destroyers portant des canons de moins de 8 pouces ou bien un croiseur et quatre contre-torpilleurs. Ces forces, même si elles restaient au-dessous de la limite de 14.000 tonnes, ne devraient pas comporter plus de 4 torpilleurs.

D'autre part, dans l'intérêt de la sécurité des Détroits dont le principe a été approuvé, si la flotte turque n'était pas présente dans la mer de Marmara ou si une partie de cette flotte se trouvait en réparation, le passage des forces navales devrait être accompli en deux temps. L'idée générale de la délégation turque est en tout cas que la force navale, si elle atteint 14.000 tonnes, doit être composée d'un croiseur et de destroyers.

Le contre-amiral DECOUX (France) déclare que, du point de vue technique, la délégation française se rallie à la manière de voir du contre-amiral Bellairs en ce qui concerne une limitation éventuelle du calibre.

Sur une question posée par M. Yoshitomi, le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) précise que la délégation du Royaume-Uni estime qu'il ne devrait pas y avoir de limitation de calibre, la limitation de tonnage global des navires traversant les Détroits devant suffire.

M. YOSHITOMI (Japon) déclare, dans ces conditions, partager l'opinion de la délégation britannique.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) déclare qu'il ne s'agit pas en réalité d'élaborer d'autres restrictions à la limitation du tonnage global. Il suffirait de préciser que seules seront admises à traverser les Détroits les forces légères de surface telles que les définit la Convention de Londres. Cette idée de l'entrée dans la mer Noire des bâtiments légers de

surface est contenue dans la définition de la composition des forces navales donnée dans le projet turc et, apparemment, elle a été partagée par la majorité des délégations. Pour les bâtiments porte-avions et les sous-marins, ils devraient être exclus ou, du moins, leur cas devrait être discuté.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) déclare que si la délégation turque établit un rapport entre le tonnage des forces navales admises à traverser les Détroits et celui de sa propre flotte, il paraît logique que le calibre de l'artillerie de ces forces soit limité au calibre maximum des canons de la flotte turque. Toutefois, si les fortifications turques sont dotées de canons d'un calibre supérieur, le contre-amiral Rosca pense qu'en limitant le tonnage global on obtient, pour les Détroits, toute la sécurité désirée et qu'il n'y a pas lieu de limiter aussi le calibre des canons des navires.

M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL (Turquie) précise que, dans l'esprit de la délégation turque, le tonnage global admis dans la mer de Marmara à un moment donné ne doit pas être composé exclusivement de bâtiments de la sous-classe *c*) prévue dans la Convention de Londres. Ceci posé, la délégation turque n'insistera pas sur une limitation de calibre. Elle doit cependant faire observer qu'il n'existe pas, pour le moment, de fortifications sur les côtes de la mer de Marmara, et que d'ailleurs, il est impossible d'élever des fortifications en pleine mer.

M. KARANDJOULOFF (Bulgarie) se réserve, en l'absence du chef de la délégation bulgare, de faire connaître plus tard le point de vue de cette délégation sur la question de la composition des forces navales pouvant entrer dans la mer Noire. Il croit cependant que cette délégation pourra se rallier à la manière de voir de la délégation britannique, qui a été appuyée par les délégations française, japonaise et roumaine.

La discussion qui se déroule en ce moment lui fait cependant éprouver un scrupule. Il se demande s'il est vraiment possible, la Conférence ayant réservé toutes les questions relatives à la sécurité de la mer Noire, de discuter dès maintenant la question de la composition des forces navales admises à pénétrer dans la mer Noire.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) désirerait préciser la pensée de la délégation soviétique au sujet du point en discussion. Cette délégation accepterait que le passage des Détroits fût limité aux forces navales légères de surface. Si cette formule n'était pas retenue et si l'on adoptait la seule limitation de tonnage, il en résulterait le passage de cuirassés armés de canons jusqu'à 11 pouces, parce qu'il est connu qu'il existe des cuirassés de ce type avec un tonnage global de 10.000 tonnes.

Il est tout à fait évident que, même en ne dépassant pas le tonnage de 10.000 tonnes, les bâtiments de ce type sont des « cuirassés » et ne peuvent tomber sous la définition de « croiseurs » mentionnée à l'article 6 du projet turc.

Pour cette raison, la délégation de l'Union des Républiques soviétiques socialistes estime nécessaire d'introduire la définition de « bâtiments légers de surface ».

Le capitaine de vaisseau ECONOMO (Grèce) est d'avis de n'inscrire qu'une limitation, celle du tonnage global.

Le PRÉSIDENT déclare, en réponse à l'observation du représentant bulgare, que le Sous-Comité n'a discuté de la question de l'entrée de navires dans la mer Noire qu'au seul point de vue technique, comme il avait parfaitement mission de le faire.

Le Président demande ensuite si le Sous-Comité considère que les flottes traversant les Détroits peuvent comprendre des sous-marins sans que, pour cela, la sécurité de la Turquie soit mise en danger.

Le contre-amiral ROSCA (Roumanie) rappelle que, lors de la discussion du préambule de l'article 6, la délégation roumaine a déclaré qu'elle se réserve de discuter l'exception faite pour les sous-marins lorsqu'elle aura connaissance du nouvel article qui va réglementer la liberté du passage des Détroits pour les forces navales riveraines de la mer Noire. Toutefois, d'un point de vue technique, le contre-amiral Rosca estime qu'on s'est beaucoup exagéré le danger que représentent les sous-marins pour la sécurité des Détroits et même pour celle des forces navales se trouvant dans la mer de Marmara. En effet, un sous-marin dont l'arrivée est annoncée quinze jours d'avance, qui doit signaler son entrée dans les Détroits, qui ne navigue que de jour et en surface, ne saurait représenter un danger pour des forces navales. Les navires de la mer de Marmara, alertés par l'arrivée du sous-marin, de la part duquel on peut juger possible une attaque brusquée, auront le temps de prendre toutes les mesures nécessaires pour l'éviter. D'ailleurs, si en effet un sous-marin avait l'intention de se livrer à une attaque inopinée, il ne se ferait pas annoncer par préavis, mais il franchirait les Détroits, dans des conditions favorables, sans être aperçu et donnerait l'attaque avec plusieurs chances de réussir. Il ne croit pas nécessaire de rappeler que, pendant la Grande Guerre, des sous-marins ont réussi à franchir les Détroits, quoiqu'ils fussent défendus par des barrages de mines, des filets et autres entraves. Cependant et afin de dissiper toute inquiétude que pourrait éprouver la délégation turque, il ne voit aucun inconvénient qu'on limite le nombre des sous-marins traversant en même temps les Détroits. Ceci posé, le contre-amiral Rosca tient à souligner que les sous-marins sont extrêmement efficaces pour la défense des côtes et des intérêts maritimes vitaux. D'autre part, il observe qu'il existe dans la mer Noire des Puissances qui ne construisent pas elles-mêmes leurs sous-marins, faute des chantiers adéquats. Ces Puissances étant obligées de passer la commande de ces navires spéciaux aux chantiers d'autres pays, situés à l'extérieur des Détroits, elles doivent avoir la liberté de faire venir les sous-marins par les Détroits et de les faire sortir de la mer Noire pour réparation, reconditionnement, etc.

M. YOSHITOMI (Japon) rappelle que la délégation japonaise a proposé que le passage des Détroits fût interdit aux sous-marins, mais qu'elle n'insistera pas sur cette stipulation, à condition qu'il soit

précisé, dans un troisième alinéa de l'article 7, que le passage des Détroits est interdit, en temps de guerre, à tous les bâtiments de guerre, y compris les sous-marins des Etats belligérants.

Le contre-amiral DECOUX (France) partage entièrement l'avis exprimé par le contre-amiral Rosca. On s'exagère beaucoup, à son avis, le caractère offensif propre des sous-marins. Si un sous-marin entendait se livrer à une attaque dans la mer de Marmara, il y pénétrerait en plongée et sans préavis. Il tient à souligner ensuite que la politique française a toujours été de ne pas accepter de discrimination entre bâtiments de guerre et de mettre les sous-marins sur le même pied que les autres navires. Sous réserve d'instructions plus précises de son chef de délégation, le contre-amiral Decoux s'en tiendra à ce principe.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) déclare se rallier complètement, du point de vue technique, aux observations présentées par les contre-amiraux Rosca et Decoux. Il ne serait pas bon, à son avis, de faire une discrimination entre sous-marins et autres bâtiments en ce qui concerne le passage des Détroits.

M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL (Turquie) est d'avis qu'il se pose ici une question de principe que le Sous-Comité n'a pas mission d'examiner. Pour sa part, la délégation turque au Sous-Comité estime qu'elle est liée par les termes de l'article 6 du projet.

Le PRÉSIDENT fait observer que la question des sous-marins a été renvoyée au Sous-Comité d'experts navals non pas dans le dessein de faire modifier par ce Sous-Comité les termes de l'article 6 du projet, mais simplement afin qu'il dise si les sous-marins doivent être considérés comme plus dangereux, dans la composition d'une flotte traversant les Détroits, que d'autres bateaux de guerre.
Le Président estime, après la discussion qui vient de se dérouler, qu'il sera encore nécessaire de réfléchir à la question de la composition des forces navales pouvant être admises à traverser les Détroits.

5. Bâtiments stationnés auprès de la Commission européenne du Danube.

Le PRÉSIDENT rappelle que la délégation soviétique avait fait observer que, d'après le nouveau sens donné à une terminologie ancienne, il serait possible de faire pénétrer, pour les stationner auprès de la Commission européenne du Danube, six bâtiments de 10.000 tonnes chacun.

Le contre-amiral DECOUX (France) estime qu'il est facile de trancher cette difficulté, car les bâtiments envisagés dans le Traité de 1856 sont de petits bâtiments et, si l'on rétablit le stationnement de forces navales auprès de la Commission européenne du Danube, ces forces navales consisteront en bateaux d'un déplacement minimum de 2.000 tonnes, dotés d'une artillerie faible ou même non dotés d'artillerie.

M. ANTSIPO-TCHIKOUNSKI (Union des Républiques soviétiques socialistes) propose de faire usage, ici aussi, de la terminologie du Traité de Londres et de prévoir que les navires pouvant être stationnés auprès de la Commission européenne du Danube seront des « petits navires de combat » (Minor War Vessels) (voir Traité de Londres du 23 mars 1936, partie I, article premier, point *b*) 5).

Le contre-amiral DECOUX (France) et M. MÜŞFIK SELÂMI INEGÖL (Turquie) acceptent cette suggestion.

Le contre-amiral BELLAIRS (Royaume-Uni) estime qu'elle est tout à fait raisonnable, mais il doit se réserver la faculté d'en discuter avec les autres membres de sa délégation.

6. Article 6, paragraphes b) et d).

Il est convenu que la délégation turque présentera un nouveau texte de paragraphe unique fondant et harmonisant les dispositions des paragraphes *b*) et *d*) actuels.

III

ANNEXES

ANNEXE I.

PROJET DE CONVENTION PROPOSÉ PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE EN VUE DE REMPLACER LA CONVENTION CONCERNANT LE RÉGIME DES DÉTROITS SIGNÉE A LAUSANNE LE 24 JUILLET 1923.

La BULGARIE, l'EMPIRE BRITANNIQUE, la FRANCE, la GRÈCE, l'ITALIE, le JAPON, la ROUMANIE, la TURQUIE, l'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIQUES SOCIALISTES et la YOUGOSLAVIE,

Animés du désir de réglementer le passage et la navigation dans le Détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore, compris sous la dénomination générale de « Détroits », de manière à sauvegarder les intérêts du commerce international dans le cadre de la sécurité de la Turquie, ont résolu de remplacer par une nouvelle Convention celle conclue à Lausanne le 24 juillet 1923 qu'ils reconnaissent et déclarent abrogée, et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires respectifs :

. . . . . .

Lesquels, après avoir exhibé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Le passage et la navigation des navires de commerce et des bâtiments de guerre dans les Détroits seront dorénavant réglés par les dispositions de la présente Convention.

SECTION I. — NAVIRES DE COMMERCE, Y COMPRIS LES NAVIRES-HÔPITAUX, YACHTS ET BATEAUX DE PÊCHE.

Article 2.

En temps de paix, les navires de commerce, y compris les navires-hôpitaux, yachts et bateaux de pêche, jouiront de la complète liberté de navigation et de passage de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement, sans aucune formalité, taxe ou charge quelconque, sous réserve des services rendus, tels que services sanitaire, de pilotage, de phares, de remorquage ou autres.

Pour faciliter la perception des droits se rapportant aux services susmentionnés, les navires de commerce franchissant les Détroits devront signaler aux postes indiqués par le Gouvernement turc leur nom, leur nationalité, leur tonnage et leur destination.

Article 3.

En temps de guerre, la Turquie restant neutre, les navires de commerce y compris les navires-hôpitaux, yachts et bateaux de pêche mentionnés dans le précédent article, jouiront, dans les mêmes conditions, du libre passage dans les Détroits.

Il est toutefois bien entendu que cette liberté de passage sera conditionnée par les engagements qui découlent du Pacte pour la Turquie comme membre de la Société des Nations.

Article 4.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, la liberté de passage sera reconnue aux navires de commerce neutres à condition que ces navires n'assistent en aucune façon l'ennemi.

La traversée des Détroits devra être effectuée pendant le jour et par la route qui sera, sur demande, indiquée par la Turquie.

Article 5.

Les navires de commerce, y compris les navires-hôpitaux, yachts et bateaux de pêche, devant pénétrer dans les Détroits, seront soumis au contrôle sanitaire conformément aux prescriptions turques y relatives et dans le cadre des dispositions sanitaires internationales.

Toutefois, ce contrôle devra s'exercer à toute heure de la journée et de manière à n'apporter aucun retard à la navigation desdits navires.

SECTION II. — BATIMENTS DE GUERRE ET NAVIRES AUXILIAIRES.

Article 6.

En temps de paix, les bâtiments de guerre et les navires auxiliaires, exception faite des sous-marins, auront libre passage de jour — étant bien entendu que cette liberté de passage est réservée aux seuls

cas de visites de courtoisie à effectuer par les navires étrangers susmentionnés — quel que soit le pavillon, sans aucune taxe ou charge quelconque et dans les conditions ci-après :

a) Pour le passage des navires de guerre et des navires auxiliaires, un préavis d'un mois dans lequel devront être précisés la destination, les noms, le genre et le nombre des navires, sera adressé à la Turquie par la voie diplomatique.

Lors du passage de l'unité visée par ce préavis, le commandant communiquera, sans avoir à s'arrêter, à une station de signaux à l'entrée des Dardanelles ou du Bosphore, la composition exacte des bâtiments se trouvant sous ses ordres ainsi que les renseignements complémentaires y relatifs.

b) Dans les conditions prévues par la présente convention, tout Etat non riverain de la mer Noire, pourra faire passer à travers les Détroits des navires de guerre n'excédant pas une unité navale composée d'un croiseur et de deux torpilleurs, dont le tonnage global n'excédera pas 14.000 tonnes. Ce tonnage de 14.000 tonnes représente également le maximum global admis pour les navires de guerre étrangers engagés dans la zone des Détroits.

Toutefois, si la flotte turque se trouve absente de sa base de Marmara ou si un de ses bâtiments de plus de 10.000 tonnes est provisoirement retiré de l'activité, l'unité étrangère susindiquée ne pourra traverser les Détroits qu'en deux fois. Dans ce dernier cas, si un des bâtiments de l'unité est d'un tonnage supérieur à la moitié du tonnage global de l'unité, ledit bâtiment devra effectuer la traversée isolément.

c) Dans la mer Noire, le tonnage global des navires de guerre appartenant aux Puissances non riveraines de cette mer ne pourra excéder le chiffre de 28.000 tonnes.

d) L'unité navale prévue à l'alinéa *b*) peut être d'une composition différente à condition que les tonnages maximum prévus pour le passage des Détroits et pour l'accès à la mer Noire ne subissent de ce fait aucune modification.

e) Les bâtiments de guerre appartenant aux Puissances non riveraines de la mer Noire qui ont traversé les Détroits pour se rendre dans cette mer seront tenus de quitter cette mer dans un délai maximum de 15 jours.

f) Les bâtiments de guerre traversant les Détroits ne pourront, en aucun cas, utiliser les aéronefs dont ils seraient éventuellement porteurs.

g) En aucun cas, les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne devront, sauf en cas d'avaries ou de fortune de mer, y séjourner au delà du temps qui leur est nécessaire pour effectuer leur passage.

Le ravitaillement et la réparation des bâtiments de guerre seront régis par les dispositions de la Convention XIII de La Haye de 1907 concernant la neutralité maritime.

h) Les dispositions contenues dans les paragraphes *a*), *b*), *d*), *f*), *g*) du présent article s'appliquent également aux navires de guerre appartenant aux Puissances riveraines de la mer Noire et se rendant en Méditerranée.

Toutefois, la totalité des bâtiments envoyés ainsi en Méditerranée pourra retourner dans la mer Noire en observant la réglementation de passage quant à la limite de force prévue au paragraphe *b*) et aux signaux mentionnés dans le paragraphe *a*), alinéa 2.

Il est entendu que si une des Puissances riveraines de la mer Noire demande à faire passer à travers les Détroits un bâtiment de guerre de sa flotte existante, dont le tonnage est supérieur au maximum admis pour la traversée et va jusqu'à 25.000 tonnes, ce passage sera subordonné aux conditions suivantes : une autorisation préalable de la Turquie doit être obtenue et le navire doit effectuer la traversée isolément.

Article 7.

En temps de guerre, la Turquie étant neutre, les bâtiments de guerre et les navires auxiliaires jouiront du libre passage dans les Détroits aux conditions prévues dans l'article précédent.

Il sera interdit aux bâtiments de guerre des belligérants de procéder à aucune capture, d'exercer le droit de visite et de se livrer à aucun acte d'hostilité dans les Détroits.

Il est toutefois bien entendu que la liberté de passage mentionnée à l'alinéa 1 du présent article sera conditionnée par les engagements qui découlent du Pacte pour la Turquie comme membre de la Société des Nations.

Article 8.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, le passage des bâtiments de guerre et des navires auxiliaires est subordonné à une autorisation spéciale de la Turquie, nonobstant les dispositions de l'article 6.

Article 9.

Au cas où la Turquie se jugerait être en état de menace de guerre, elle aurait le droit d'appliquer les dispositions de l'article 8 de la présente convention en avisant la Société des Nations pour toutes fins requises et en en informant les Puissances signataires de la présente convention.

Article 10.

Les bâtiments de guerre ayant à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou en ayant eu depuis sept jours, ainsi que les bâtiments ayant quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures, devront passer les Détroits en quarantaine et appliquer par les moyens du bord les mesures prophylactiques nécessaires pour éviter toute possibilité de contamination des Détroits.

SECTION III. — AÉRONEFS CIVILS ET MILITAIRES.

Article 11.

Les aéronefs civils et militaires ne peuvent pas survoler les Détroits; leur passage entre la Méditerranée et la mer Noire sera assuré conformément à la réglementation de la navigation aérienne en Turquie et par une route qui leur sera indiquée.

SECTION IV.

Article 12.

Les dispositions de la présente Convention ne peuvent être étendues ni interprétées de manière à porter atteinte à la souveraineté de la Turquie sur les zones visées par cette convention.

SECTION V.

Article 13.

La présente Convention, qui abroge et remplace les dispositions de la Convention concernant le régime des Détroits signée à Lausanne le 24 juillet 1923, sera ratifiée et les ratifications seront déposées aux archives du Gouvernement de la République française à Paris, aussitôt que faire se pourra.

Elle entrera en vigueur à la date de sa signature.

Elle aura une durée de quinze ans.

La Turquie et chacune des autres Puissances contractantes, avec le consentement de celle-ci, auront la faculté de proposer, en donnant un préavis de trois mois aux parties contractantes, toute modification à la présente Convention qu'elles jugeront utiles, à l'expiration de chaque période quinquennale à compter de la date de la signature.

ANNEXE II.

TABLEAU COMPARATIF DU PROJET DE CONVENTION CONCERNANT LE RÉGIME DES DÉTROITS PRÉSENTÉ PAR LA DÉLÉGATION TURQUE ET DE LA VERSION AMENDÉE PRÉSENTÉE PAR LA DÉLÉGATION DU ROYAUME-UNI.

NOUVELLE VERSION ÉTABLIE LE 4 JUILLET 1936 PAR LA DÉLÉGATION DU ROYAUME-UNI DU PROJET DE CONVENTION TURC.

Préambule.

Sa Majesté le Roi de Bulgarie, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Dominions britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, Sa Majesté le Roi des Hellènes, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, Sa Majesté le Roi de Roumanie, le Président de la République turque, le Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétiques socialistes et Sa Majesté le Roi de Yougoslavie,

Animés du désir de régler le passage et la navigation dans le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore, compris sous la dénomination générale de « Détroits », de manière à sauvegarder, dans le cadre de la sécurité de la Turquie, le principe consacré par l'article 23 du Traité de paix signé à Lausanne, le 24 juillet 1923;

PROJET DE CONVENTION PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION TURQUE LE 22 JUIN 1936.

Préambule.

La Bulgarie, l'Empire britannique, la France, la Grèce, l'Italie, le Japon, la Roumanie, la Turquie, l'Union des Républiques soviétiques socialistes et la Yougoslavie,

Animés du désir de réglementer le passage et la navigation dans le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore, compris sous la dénomination générale de « Détroits », de manière à sauvegarder les intérêts du commerce international dans le cadre de la sécurité de la Turquie, ont résolu de remplacer par une nouvelle convention celle conclue à Lausanne le 24 juillet 1923 qu'ils reconnaissent et déclarent abrogée, et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires respectifs :

. . . . . .

lesquels, après avoir exhibé leurs pleins pou-

Ont résolu de substituer la présente Convention à la convention signée à Lausanne le 24 juillet 1923 et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires respectifs :

. . . . . .

lesquels, après avoir exhibé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Les Hautes Parties contractantes reconnaissent et affirment le principe de la liberté de transit et de navigation par mer dans les Détroits.

Ledit transit et ladite navigation seront dorénavant réglés par les dispositions de la présente Convention.

SECTION I. — NAVIRES DE COMMERCE.

Article 2.

Le terme « navires de commerce » s'applique à tous les navires qui ne sont pas visés par la section II de la présente Convention.

Article 3.

En temps de paix, les navires de commerce jouiront de la complète liberté de navigation et de transit, de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement, sans aucune formalité, sous réserve des dispositions de l'article 4 de la présente Convention. Aucune taxe ou charge autres que celles dont la perception est autorisée par l'annexe I à la présente Convention ne sera prélevée par les autorités turques sur ces bateaux lorsqu'ils franchiront les Détroits en transit sans faire escale à un port turc des Détroits.

Afin de faciliter la perception de toute taxe ou charge qui pourrait être prélevée en vertu de l'annexe I, les navires de commerce qui franchiront les Détroits feront connaître aux postes indiqués par le Gouvernement turc, leur nom, leur nationalité, leur tonnage, leur destination et leur provenance.

Article 4.

Les navires qui ont à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou qui en ont eu il y a moins de sept jours, ainsi que les navires qui ont quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures, s'arrêteront à un poste sanitaire près de l'entrée des Détroits pour y embarquer les gardes sanitaires que les autorités turques pourraient désigner. Il ne sera pas perçu de taxe relativement à ce personnel, lequel sera débarqué à une station sanitaire à la sortie des Détroits.

Tout navire qui n'est pas visé par l'alinéa précédent du présent article et qui entre dans les Détroits par la mer Egée s'arrêtera à une station sanitaire près de l'entrée des Détroits afin de se soumettre au contrôle sanitaire prescrit par les autorités turques, conformément au règlement turc. Ce contrôle, dans le cas des navires possédant une patente de santé en ordre, s'effectuera de jour et de nuit, avec le plus de rapidité possible, et les navires susmentionnés ne seront tenus de s'arrêter

voirs reconnus en bonne et due forme sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Le passage et la navigation des navires de commerce et des bâtiments de guerre dans les Détroits seront dorénavant réglés par les dispositions de la présente Convention.

SECTION I. — NAVIRES DE COMMERCE, Y COMPRIS LES NAVIRES-HÔPITAUX, YACHTS ET BATEAUX DE PÊCHE.

Article 2.

En temps de paix, les navires de commerce y compris les navires-hôpitaux, yachts et bateaux de pêche, jouiront de la complète liberté de navigation et de passage de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement, sans aucune formalité, taxe ou charge quelconque, sous réserve des services rendus, tels que services sanitaire, de pilotage, de phares, de remorquage ou autres.

Pour faciliter la perception des droits se rapportant aux services susmentionnés, les navires de commerce franchissant les Détroits devront signaler aux postes indiqués par le Gouvernement turc leur nom, leur nationalité, leur tonnage et leur destination.

Article 5.

Les navires de commerce, y compris les navires-hôpitaux, yachts et bateaux de pêche, devant pénétrer dans les Détroits, seront soumis au contrôle sanitaire conformément aux prescriptions turques y relatives et dans le cadre des dispositions sanitaires internationales.

Toutefois, ce contrôle devra s'exercer à toute heure de la journée et de manière à n'apporter aucun retard à la navigation desdits navires.

à aucun autre endroit des Détroits au cours de leur passage.

Article 5.

En temps de guerre, la Turquie restant neutre, les navires de commerce jouiront de la liberté de transit et de navigation dans les Détroits sous réserve des dispositions des articles 3 et 4.

Le pilotage reste facultatif.

Article 3.

En temps de guerre, la Turquie restant neutre, les navires de commerce, y compris les navires-hôpitaux, yachts et bateaux de pêche mentionnés dans le précédent article, jouiront, dans les mêmes conditions, du libre passage dans les Détroits.

Il est toutefois bien entendu que cette liberté de passage sera conditionnée par les engagements qui découlent du Pacte pour la Turquie comme membre de la Société des Nations.

Article 6.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, les navires de commerce neutres jouiront de la liberté de transit et de navigation à condition que ces navires n'assistent en aucune façon l'ennemi.

Tous les navires entreront de jour dans les Détroits et le passage devra s'effectuer par la route qui sera, sur demande, indiquée par les autorités turques.

Article 4.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, la liberté de passage sera reconnue aux navires de commerce neutres à condition que ces navires n'assistent en aucune façon l'ennemi.

La traversée des Détroits devra être effectuée pendant le jour et par la route qui sera, sur demande, indiquée par la Turquie.

SECTION II. — BATIMENTS DE GUERRE ET NAVIRES AUXILIAIRES.

Article 7.

Aux fins de la présente Convention, la définition applicable aux bâtiments auxiliaires est celle qui figure dans la partie I, article 1.B.6 du Traité de Londres du 25 mars 1936, sous réserve de l'exception prévue à l'article 8 ci-dessous.

Article 8.

Le terme « bâtiments auxiliaires » ne s'applique pas aux bâtiments auxiliaires de la marine militaire spécifiquement conçus pour le transport des combustibles liquides ou autres, ou des approvisionnements destinés à des forces navales.

Article 9.

En temps de paix, les bâtiments de guerre et les navires auxiliaires, exception faite des sous-marins, qu'ils appartiennent à des Puissances riveraines de la mer Noire ou à des Puissances non riveraines de ladite mer, quel que soit leur pavillon, sans aucune taxe ou charge quelconque, jouiront de la liberté de passage dans les Détroits, pourvu qu'ils entrent dans les Détroits de jour et dans les conditions ci-après spécifiées :

Article 6 (préambule).

En temps de paix, les bâtiments de guerre et les navires auxiliaires, exception faite des sous-marins, auront libre passage de jour — étant bien entendu que cette liberté de passage est réservée aux seuls cas de visites de courtoisie à effectuer par les navires étrangers susmentionnés —, quel que soit le pavillon, sans aucune taxe ou charge quelconque et dans les conditions ci-après :

Article 10.

Pour le passage dans les Détroits des navires de guerre et des navires auxiliaires, un préavis de quinze jours devra être donné au Gouvernement turc par la voie diplomatique. Dans ce préavis devront être indiqués la destination, le nom, le type et le nombre des navires.

Lors du passage, le commandant de la force navale communiquera, sans avoir à s'arrêter, à une station de signaux à l'entrée des Dardanelles ou du Bosphore, la composition

Article 6 a).

Pour le passage des navires de guerre et des navires auxiliaires, un préavis d'un mois dans lequel devront être précisés la destination, les noms, le genre et le nombre des navires, sera adressé à la Turquie par la voie diplomatique.

Lors du passage de l'unité visée par ce préavis, le commandant communiquera, sans avoir à s'arrêter, à une station de signaux à l'entrée des Dardanelles ou du Bosphore, la composition exacte des bâtiments se trouvant

exacte de la force se trouvant sous ses ordres ainsi que tous renseignements complémentaires relatifs à cette force.

Article 10,
amendé par la délégation britannique le 6 *juillet* 1936.

Pour le passage dans les Détroits des navires de guerre et des navires auxiliaires, un préavis de quinze jours devra être donné au Gouvernement turc par la voie diplomatique. Dans ce préavis devront être indiqués la destination, le nom, le type et le nombre des navires ainsi que la date d'entrée dans les Détroits. Si cette date venait à être changée, un préavis de trois jours sera donné indiquant la nouvelle date d'entrée. Tout passage des Détroits devra s'effectuer dans un délai de vingt jours à partir de la date du préavis initial. Après l'expiration de cette période, il devra être donné un nouveau préavis de quinze jours.

Lors du passage, le commandant de la force navale communiquera, sans avoir à s'arrêter à une station de signaux à l'entrée des Dardanelles ou du Bosphore, la composition exacte de la force se trouvant sous ses ordres ainsi que tous renseignements complémentaires relatifs à cette force.

Article 11.

Le tonnage global maximum de toutes les forces navales étrangères pouvant se trouver en cours de transit dans les Détroits à un moment quelconque ne devra pas dépasser la moitié du tonnage global de la flotte turque en service effectif au moment du passage, ou 15.000 tonnes si la moitié du tonnage de la flotte turque en service effectif n'atteint pas ce dernier chiffre.

Ne seront pas compris dans ce tonnage les navires, appartenant à des Puissances riveraines ou non riveraines de la mer Noire qui, sans être en transit, rendent visite, avec l'autorisation de la Turquie, à un port turc des Détroits.

Article 11,
amendé par la délégation britannique le 6 *juillet* 1936.

Le tonnage global maximum de toutes les forces navales étrangères pouvant se trouver en cours de transit dans les Détroits à un moment quelconque ne devra pas dépasser la moitié du tonnage global de la flotte turque en service effectif au moment du passage, ou 15.000 *tonnes si la moitié du tonnage de la flotte turque en service effectif n'atteint pas ce dernier chiffre.*

Toutefois les forces visées à l'alinéa précédent du présent article ne devront pas comprendre plus de neuf vaisseaux.

Ne seront pas compris dans ce tonnage les navires appartenant à des Puissances riveraines ou non riveraines de la mer Noire qui, conformément aux dispositions de l'article 14, *rendent visite à un port turc des Détroits.*

sous ses ordres ainsi que les renseignements complémentaires y relatifs.

Article 6 b).

Dans les conditions prévues par la présente convention, tout Etat non riverain de la mer Noire pourra faire passer à travers les Détroits des navires de guerre n'excédant pas une unité navale composée d'un croiseur et de deux torpilleurs, dont le tonnage global n'excédera pas 14.000 tonnes. Ce tonnage de 14.000 tonnes représente également le maximum global admis pour les navires de guerre étrangers engagés dans la zone des Détroits.

Toutefois, si la flotte turque se trouve absente de sa base de Marmara ou si un de ses bâtiments de plus de 10.000 tonnes est provisoirement retiré de l'activité, l'unité étrangère susindiquée ne pourra traverser les Détroits qu'en deux fois. Dans ce dernier cas, si un des bâtiments de l'unité est d'un tonnage supérieur à la moitié du tonnage global de l'unité, ledit bâtiment devra effectuer la traversée isolément.

Article 12.

Les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne pourront, en aucun cas, utiliser les aéronefs dont ils seraient éventuellement porteurs.

Article 13.

Les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne devront, sauf en cas d'avarie ou de fortune de mer, y séjourner au delà du temps qui leur est nécessaire pour effectuer leur passage.

Article 14.

Les dispositions des articles précédents ne sauraient en aucune manière empêcher une force navale d'un tonnage ou d'une composition quelconques de rendre visite à un port turc sur l'invitation du Gouvernement turc, à la condition, toutefois, que ladite force, après avoir achevé sa visite, quitte les Détroits par la même route que celle suivie pour l'entrée.

Article 14,
amendé par la délégation britannique,
le 6 *juillet* 1936.

Les dispositions des articles précédents ne sauraient en aucune manière empêcher une force navale d'un tonnage ou d'une composition quelconques

Article 6 d).

L'unité navale prévue à l'alinéa *b*) peut être d'une composition différente à condition que les tonnages maximum prévus pour le passage des Détroits et pour l'accès à la mer Noire ne subissent de ce fait aucune modification.

Article 6 e).

Les bâtiments de guerre appartenant aux Puissances non riveraines de la mer Noire qui ont traversé les Détroits pour se rendre dans cette mer seront tenus de quitter cette mer dans un délai maximum de quinze jours.

Article 6 f).

Les bâtiments de guerre traversant les Détroits ne pourront, en aucun cas, utiliser les aéronefs dont ils seraient éventuellement porteurs.

Article 6 g).

En aucun cas, les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne devront, sauf en cas d'avaries ou de fortune de mer, y séjourner au delà du temps qui leur est nécessaire pour effectuer leur passage.

Le ravitaillement et la réparation des bâtiments de guerre seront régis par les dispositions de la Convention XIII de La Haye de 1907 concernant la neutralité maritime.

Article 6 h).

Les dispositions contenues dans les paragraphes *a*), *b*), *d*), *f*), *g*) du présent article s'appliquent également aux navires de guerre appartenant aux Puissances riveraines de la mer Noire et se rendant en Méditerranée.

Toutefois, la totalité des bâtiments envoyés ainsi en Méditerranée pourra retourner dans la mer Noire en observant la réglementation de passage quant à la limite de force prévue au paragraphe *b*) et aux signaux mentionnés dans le paragraphe *a*), alinéa 2.

Il est entendu que si une des Puissances riveraines de la mer Noire demande à faire passer à travers les Détroits un bâtiment de guerre de sa flotte existante, dont le tonnage est supérieur au maximum admis pour la traversée et va jusqu'à 25.000 tonnes, ce passage sera subordonné aux conditions suivantes : une autorisation préalable de la Turquie doit être obtenue et le navire doit effectuer la traversée isolément.

de rendre visite à un port turc sur l'invitation du Gouvernement turc, à la condition, toutefois, que ladite force, après avoir achevé sa visite, quitte les Détroits par la même route que celle suivie pour l'entrée, à moins que cette force ne soit d'un tonnage ou d'une composition qui lui permettrait de passer en transit dans les Détroits conformément aux dispositions des articles 9 et 11.

Article 15.

(Tonnage global des forces navales des puissances maritimes non riveraines de la mer Noire dont le séjour est autorisé en mer Noire).

Le tonnage global que les Puissances non riveraines de la mer Noire peuvent avoir dans cette mer en temps de paix sera limité de la façon suivante :

a) Sauf le cas prévu à l'alinéa *b*) du présent article, le tonnage global desdites Puissances n'excédera pas un total de 30.000 tonnes;

b) Si, à un moment donné, le tonnage en mer Noire de la flotte la plus forte d'une Puissance riveraine dépasse de plus de dix pour cent le tonnage de la flotte de l'Union des Républiques soviétiques socialistes en mer Noire, comme il est prévu à l'annexe II de la présente Convention, le tonnage global de 30.000 tonnes mentionné à l'alinéa *a*) sera augmenté d'une quantité égale à ce dépassement jusqu'à concurrence d'un maximum de 45.000 tonnes;

c) Le tonnage que l'une quelconque desdites Puissances aura la faculté d'avoir en mer Noire sera limité aux trois quarts dudit tonnage global;

d) Toutefois, si l'une desdites Puissances désire envoyer une force navale en mer Noire à des fins humanitaires et si elle n'a dans cette mer aucun bâtiment ou qu'une force inférieure à 10.000 tonnes, cette Puissance aura la faculté, sous réserve d'une autorisation spéciale du Gouvernement turc, d'envoyer des bâtiments ou d'accroître la force existante jusqu'à concurrence de 10.000 tonnes, selon le cas, nonobstant toute disposition des alinéas précédents du présent article.

Sauf pour le cas des visites ayant l'objet visé à l'alinéa *d*) du présent article, le séjour en mer Noire d'une force navale de l'une quelconque desdites Puissances n'excédera pas un mois.

Article 15,
amendé par la délégation britannique
le 6 juillet 1936.

(*Tonnage global des forces navales des Puissances maritimes non riveraines de la mer Noire dont le séjour est autorisé en mer Noire*).

Le tonnage global que les Puissances non riveraines de la mer Noire peuvent avoir dans cette mer en temps de paix sera limité de la façon suivante :

a) *Sauf dans le cas prévu à l'alinéa* b) *du présent article, le tonnage global desdites Puissances n'excédera pas un total de 30.000 tonnes;*

b) *Si, à un moment donné, le tonnage en mer Noire de la flotte la plus forte d'une Puissance riveraine dépasse de plus de dix*

Article 6 c).

Dans la mer Noire, le tonnage global des navires de guerre appartenant aux Puissances non riveraines de cette mer ne pourra excéder le chiffre de 28.000 tonnes.

pour cent le tonnage de la flotte de l'Union des Républiques soviétiques socialistes en mer Noire, comme il est prévu à l'annexe II de la présente Convention, le tonnage global de 30.000 *tonnes mentionné à l'alinéa* a) *sera augmenté d'une quantité égale à ce dépassement jusqu'à concurrence d'un maximum de* 45.000 *tonnes.*

c) *Le tonnage que l'une quelconque desdites Puissances aura la faculté d'avoir en mer Noire sera limité aux trois quarts dudit tonnage global;*

d) *Toutefois, si l'une desdites Puissances désire envoyer une force navale en mer Noire à des fins humanitaires, ledit tonnage global sera augmenté de* 15.000 *tonnes, et le tonnage que cette Puissance aura la faculté d'avoir en mer Noire sera limité aux ..... du tonnage global ainsi augmenté.*

Sauf pour le cas des visites ayant l'objet visé à l'alinéa d) *du présent article, le séjour en mer Noire d'une force navale de l'une quelconque desdites Puissances n'excédera pas un mois.*

Article 16.

En temps de guerre, la Turquie restant neutre, les navires de guerre et les bâtiments auxiliaires jouiront d'une complète liberté de transit et de navigation dans les Détroits dans des conditions identiques à celles qui sont stipulées aux articles 9 à 15.

Ces conditions ne seront toutefois pas applicables à une Puissance belligérante au détriment de ses droits de belligérant.

Les droits et devoirs de la Turquie, comme Puissance neutre, ne sauraient l'autoriser à prendre aucune mesure susceptible d'entraver le transit et la navigation dans les Détroits, dont les eaux doivent rester entièrement libres en temps de guerre, la Turquie étant neutre, aussi bien qu'en temps de paix.

Rien dans le présent article ne saurait porter atteinte au droit que confère à la Turquie l'article 18 de la présente Convention et qui s'appliquera en temps de guerre, la Turquie étant neutre, comme en temps de paix.

Les navires de guerre des belligérants ne procéderont à aucune capture, ils n'exerceront pas le droit de visite et de fouille et ne se livreront à aucun acte hostile dans les Détroits.

En ce qui concerne le ravitaillement et les réparations, les navires de guerre seront soumis aux dispositions de la Convention XIII de La Haye de 1907 relative à la neutralité maritime.

Article 17.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, les dispositions des articles 9 à 14 ne seront pas applicables et le passage des navires de guerre et des bâtiments auxiliaires est entièrement laissé à la discrétion du Gouvernement turc.

Article 18.

Au cas où la Turquie considérerait qu'elle se trouve menacée d'un danger de guerre imminent, elle aurait le droit d'appliquer les dispositions de l'article 17 de la présente Convention. S'il fait usage de ce droit, le Gouvernement turc adressera une notification à cet effet aux Puissances parties à la présente Convention ainsi qu'au Conseil de la Société des Nations.

Article 7.

En temps de guerre, la Turquie étant neutre, les bâtiments de guerre et les navires auxiliaires jouiront du libre passage dans les Détroits aux conditions prévues dans l'article précédent.

Il sera interdit aux bâtiments de guerre des belligérants de procéder à aucune capture, d'exercer le droit de visite et de se livrer à aucun acte d'hostilité dans les Détroits.

Il est toutefois bien entendu que la liberté de passage mentionnée à l'alinéa 1 du présent article sera conditionnée par les engagements qui découlent du Pacte pour la Turquie comme membre de la Société des Nations.

Article 8.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, le passage des bâtiments de guerre et des navires auxiliaires est subordonné à une autorisation spéciale de la Turquie, nonobstant les dispositions de l'article 6.

Article 9.

Au cas où la Turquie se jugerait être en état de menace de guerre, elle aurait le droit d'appliquer les dispositions de l'article 8 de la présente Convention en avisant la Société des Nations pour toutes fins requises et en en informant les Puissances signataires de la présente Convention.

Si le Conseil de la Société des Nations, par une majorité des deux tiers, décide que les mesures ainsi prises par la Turquie ne sont pas justifiées, le Gouvernement turc s'engage à les rapporter.

Article 19.

Les bâtiments de guerre ayant à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou en ayant eu depuis sept jours, ainsi que les bâtiments ayant quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures, devront passer les Détroits en quarantaine et appliquer par les moyens du bord les mesures prophylactiques nécessaires pour éviter toute possibilité de contamination des Détroits.

Article 10.

Les bâtiments ayant à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou en ayant eu depuis sept jours, ainsi que les bâtiments ayant quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures, devront passer les Détroits en quarantaine et appliquer par les moyens du bord les mesures prophylactiques nécessaires pour éviter toute possibilité de contamination des Détroits.

SECTION III. — AÉRONEFS CIVILS ET MILITAIRES.

Article 20.

Il est reconnu que la Turquie est sur le même pied que toute autre Puissance en ce qui concerne le droit de réglementer le survol de son territoire et de ses eaux territoriales par les aéronefs civils ou militaires et qu'elle possède de plein droit la liberté entière d'établir des zones dont le survol est interdit.

Toutefois, la Turquie s'engage, dans le cadre de la réglementation turque y relative, à fournir les facilités nécessaires pour permettre le passage en toute sécurité des aéronefs civils quelles que soient leur origine ou leur nationalité, entre l'Europe et l'Asie d'une part et entre la Méditerranée et la mer Noire d'autre part.

Article 11.

Les aéronefs civils et militaires ne peuvent pas survoler les Détroits; leur passage entre la Méditerranée et la mer Noire sera assuré conformément à la réglementation de la navigation aérienne en Turquie et par une route qui leur sera indiquée.

SECTION IV.

Article 21.

La Commission internationale des Détroits instituée en vertu des articles 10 à 16 de la Convention des Détroits signée à Lausanne le 24 juillet 1923 continuera à exercer ses fonctions. Elle aura notamment pour mission, conformément aux dispositions de l'annexe III à la présente Convention, de réunir les statistiques et de fournir les renseignements nécessaires pour l'application des articles 11 et 15.

Article 22.

Sous réserve des dispositions de la présente Convention qui ont été librement acceptées par la Turquie, la souveraineté de la Turquie demeure intacte sur son territoire et ses eaux territoriales.

Article 22,
amendé par la délégation britannique le 6 *juillet* 1936.

Sous réserve des dispositions de la présence Convention qui ont été librement acceptées par la Turquie, la souveraineté de la Turquie demeure intacte sur le territoire et les eaux territoriales visés par la présente Convention.

Article 23.

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations découlant du Pacte de la Société des Nations pour la Turquie ou pour toute autre Haute Partie contractante.

Article 12.

Les dispositions de la présente Convention ne peuvent être étendues ni interprétées de manière à porter atteinte à la souveraineté de la Turquie sur les zones visées par cette Convention.

SECTION V.

Article 24.

La présente Convention abroge la Convention concernant le régime des Détroits qui a été signée à Lausanne le 24 juillet 1923.

Article 25.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés aussitôt que faire se pourra aux archives du Gouvernement de la République française qui transmettra des expéditions authentiques à chacune des Hautes Parties contractantes.

La Convention entrera en vigueur dès que les instruments de ratification auront été déposés au nom de toutes les Puissances signataires.

La présente Convention demeurera en vigueur pour une durée de cinquante ans à compter de la date de son entrée en vigueur, à la condition toutefois que le principe de la liberté de passage et de navigation reconnu et affirmé à l'article premier de la présente Convention demeurera en vigueur sans limite de temps.

Si, deux ans avant l'expiration de ladite période de cinquante ans, aucune Haute Partie contractante n'a dénoncé la Convention, elle demeurera en vigueur jusqu'à ce que deux années se soient écoulées après l'envoi du préavis de dénonciation.

Si la présente Convention venait à être dénoncée conformément aux dispositions du présent article, les Hautes Parties contractantes conviennent de se faire représenter à une conférence en vue de conclure une nouvelle convention.

Article 26.

A l'expiration de chaque période quinquennale à compter de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de proposer les amendements qui seraient considérés comme nécessaires aux articles 11 et 15 de la présente Convention.

Si l'une des Hautes Parties contractantes désire présenter des amendements, conformément aux dispositions de l'alinéa précédent, elle en avisera chacune des autres Hautes Parties contractantes trois mois avant l'expiration de la période quinquennale en cours. Ce préavis contiendra l'indication des amendements désirés, ainsi que les motifs de ces propositions.

Si une Haute Partie contractante propose un amendement, dans les conditions prévues ci-dessus, et s'il est impossible d'aboutir à un accord sur cette proposition par la voie diplomatique, les Hautes Parties contractantes conviennent de se faire représenter à une conférence qui serait convoquée pour examiner cette question.

Article 13.

La présente Convention, qui abroge et remplace les dispositions de la Convention concernant le régime des Détroits signée à Lausanne le 24 juillet 1923, sera ratifiée et les ratifications seront déposées aux archives du Gouvernement de la République française à Paris, aussitôt que faire se pourra.

Elle entrera en vigueur à la date de sa signature.

Elle aura une durée de quinze ans.

La Turquie et chacune des autres Puissances contractantes, avec le consentement de celle-ci, auront la faculté de proposer, en donnant un préavis de trois mois aux Parties contractantes, toute modification à la présente Convention qu'elles jugeront utiles, à l'expiration de chaque période quinquennale à compter de la date de la signature.

Article 13 (ci-dessus).

Article 13 (ci-dessus).

ANNEXE I PROPOSÉE PAR LA DÉLÉGATION DU ROYAUME-UNI.

1. Les taxes et charges qui peuvent être prélevées conformément à l'article 3 de la présente Convention seront celles qui sont indiquées dans le tableau ci-après ou bien les taxes et charges d'un montant inférieur que le Gouvernement turc désirerait prélever :

	Nature du service rendu	Montant de la taxe ou de la charge à percevoir sur chaque tonne du tonnage de jauge net Francs français (or)
a)	Postes de contrôle sanitaire	0,075
b)	Phares, bouées lumineuses et bouées de chenaux :	
	Jusqu'à 800 tonnes	0,42
	Au-dessus de 800 tonnes	0,21
c)	Service de sauvetage y compris les bateaux de sauvetage, les postes de fusées, les sirènes de brume, les radiophares, ainsi que les bouées lumineuses qui ne seraient pas comprises sous *b*)	0,10

Note. — 100 piastres équivalent à environ 2,50 francs-or.

2. Les taxes et charges définies au tableau annexé à l'alinéa 1 de la présente annexe s'appliqueront à une double traversée des Détroits (c'est-à-dire à un passage de la mer Egée à la mer Noire et au voyage de retour vers la mer Egée ou bien à une traversée des Détroits de la mer Noire à la mer Egée suivie du retour en mer Noire); toutefois, si un navire de commerce franchit à nouveau les Détroits en vue de retourner en mer Egée ou en mer Noire, selon le cas, plus de soixante jours après la date d'entrée dans les Détroits pour le voyage aller, le navire pourra être appelé à acquitter une seconde fois ces taxes et charges.

3. Les taxes et charges définies au tableau annexé à l'alinéa 1 de la présente annexe et qui ne seront pas plus élevées qu'il n'est indispensable pour couvrir les frais occasionnés par les services en question et pour conserver un fonds de réserve ou un fonds de roulement raisonnable ne seront augmentées ou complétées que conformément aux dispositions de l'article 26 de la présente Convention. Elles seront acquittées en francs français (or) ou en monnaie turque d'après le cours des changes pratiqué à la date du paiement.

4. Les navires de commerce pourront être tenus d'acquitter des taxes et des charges pour les services facultatifs tels que le pilotage et le remorquage lorsqu'un tel service aura été dûment rendu par les autorités turques à la demande de l'agent ou du capitaine du navire en question. Le Gouvernement turc publiera, de temps à autre, le tarif des taxes et charges qui seront perçues au titre de ces services facultatifs.

ANNEXE I*bis* ET ANNEXE II. — TEXTE PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION DU ROYAUME-UNI.

*Annexe I*bis.

1. Les catégories et sous-catégories à inclure au tonnage global sont les suivantes :

Bâtiments de ligne :
- Sous-catégorie *a*);
- Sous-catégorie *b*);

Bâtiments porte-aéronefs :
- Sous-catégorie *a*);
- Sous-catégorie *b*);

Bâtiments légers de surface :
- Sous-catégorie *a*);
- Sous-catégorie *b*);
- Sous-catégorie *c*);

Sous-marins,

suivant les définitions de l'annexe II à la présente Convention.

Le tonnage à calculer est le déplacement-type, tel qu'il est défini à l'annexe II. Ne seront pris en considération que les bâtiments qui ne sont pas « hors d'âge» , tels qu'ils sont définis à l'annexe susmentionnée.

2. Il sera en outre communiqué, à titre d'information, le tonnage total de chacune des catégories et sous-catégories mentionnées au paragraphe 1 de la présente annexe.

Annexe II. [1]

A. *Déplacement-type.*

Le déplacement-type d'un bâtiment de surface est le déplacement du bâtiment achevé, avec son équipage complet, ses machines et chaudières, prêt à prendre la mer, ayant tout son armement et toutes ses munitions, ses installations, équipements, vivres, eau douce pour l'équipage, approvisionnements divers, outillages et rechanges de toute nature qu'il doit emporter en temps de guerre, mais sans combustible et sans eau de réserve pour l'alimentation des machines et chaudières.

B. *Classes.*

1. Les *bâtiments de ligne* sont des bâtiments de guerre de surface appartenant à l'une des deux sous-classes suivantes :

a) Bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, les bâtiments auxiliaires ou les bâtiments de ligne de la sous-classe *b*), dont le déplacement-type est supérieur à 10.000 tonnes (10.160 tonnes métriques) ou qui portent un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces);

b) Bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, dont le déplacement-type n'est pas supérieur à 8.000 tonnes (8.128 tonnes métriques) et qui portent un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces).

2. Les *bâtiments porte-aéronefs* sont des bâtiments de guerre de surface qui, quel que soit leur déplacement, sont conçus ou aménagés principalement pour transporter et mettre en action des aéronefs en mer. Si un bâtiment de guerre n'a pas été conçu ou aménagé principalement pour transporter et mettre en action des aéronefs en mer, l'installation sur ce bâtiment d'un pont d'atterrissage ou d'envol n'aura pas pour effet de le faire entrer dans la classe des bâtiments porte-aéronefs.

La classe des bâtiments porte-aéronefs se subdivise en deux sous-classes, à savoir :

a) Bâtiments pourvus d'un pont tel que les aéronefs puissent y prendre leur vol ou s'y poser;

b) Bâtiments non pourvus du pont décrit au paragraphe *a*) ci-dessus.

3. Les *bâtiments légers de surface* sont des bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, les petits navires de combat ou les bâtiments auxiliaires, dont le déplacement-type est supérieur à 100 tonnes (102 tonnes métriques), sans dépasser 10.000 tonnes (10.160 tonnes métriques), et qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 203 millimètre (8 pouces).

La classe des bâtiments légers de surface se subdivise en trois sous-classes, à savoir :

a) Bâtiments portant un canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6,1 pouces);

b) Bâtiments qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6,1 pouces), et dont le déplacement-type est supérieur à 3.000 tonnes (3.048 tonnes métriques);

c) Bâtiments qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6,1 pouces), et dont le déplacement-type n'est pas supérieur à 3.000 tonnes (3.048 tonnes métriques).

4. Les *sous-marins* sont tous les bâtiments conçus pour naviguer au-dessous de la surface de la mer.

C. *Bâtiments hors d'âge.*

Les bâtiments des classes et sous-classes suivantes seront considérés comme « hors d'âge » lorsque, depuis leur achèvement, se sera écoulé le nombre d'années indiqué ci-dessous :

a)	Pour un bâtiment de ligne	26 ans;
b)	Pour un bâtiment porte-aéronef	20 ans;
c)	Pour un bâtiment léger de surface des sous-classes *a*) et *b*) :	
	(i) S'il a été mis sur cale avant le 1er janvier 1920.....	16 ans;
	(ii) S'il a été mis sur cale après le 31 décembre 1919	20 ans;
d)	Pour un bâtiment léger de surface de la sous-classe *c*)	16 ans;
e)	Pour un sous-marin	13 ans.

[1] Les textes de la présente annexe ont été empruntés au Traité naval de Londres du 25 mars 1936.

ANNEXE III PROPOSÉE PAR LA DÉLÉGATION DU ROYAUME-UNI.

1. La Commission des Détroits sera chargée de s'assurer que sont dûment observées les dispositions concernant le passage des bâtiments de guerre.

2. Afin de permettre à la Commission d'exercer ses attributions, toute Puissance qui enverra des bâtiments de guerre dans les Détroits de la mer Egée ou de la mer Noire en informera, en même temps qu'elle préviendra le Gouvernement turc en vertu de l'article 10, la Commission des Détroits par l'intermédiaire de son représentant à cette commission.

La Commission informera ensuite les autres Puissances représentées dans son sein qu'une force navale franchira les Détroits à une date déterminée. Les stations de signaux mentionnées à l'article 10 transmettront non seulement au Gouvernement turc mais aussi à la Commission des Détroits les renseignements reçus du commandant de ladite force.

3. Toute Puissance, qu'il s'agisse d'un Etat riverain de la mer Noire ou d'un Etat non riverain de cette mer devra, au moment où elle informera le Gouvernement turc, faire connaître également à la Commission la date à laquelle la force navale reviendra par la voie des Détroits, et la Commission tiendra le Gouvernement turc et les autres Puissances parties à la présente Convention au courant de tous les mouvements susmentionnés et de toutes autres circonstances pertinentes.

4. Le commandant de toute force navale franchissant les Détroits fera connaître immédiatement à la Commission si cette force est retardée dans son passage par suite d'avarie ou de brume, etc.

5. Afin de permettre l'application de la règle énoncée à l'article 15 *b*), la Commission s'informera, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, auprès de chaque Puissance riveraine de la mer Noire, du tonnage total de sa flotte dans ladite mer.

6. La Commission fournira chaque année à la Turquie et aux autres Puissances parties à la présente Convention un rapport exposant ses activités.

IV

ACTES DE LA CONFÉRENCE DE MONTREUX

CONVENTION CONCERNANT LE RÉGIME DES DÉTROITS, SIGNÉE A MONTREUX, LE 20 JUILLET 1936.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BULGARES, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES, SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES, SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON, SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE, LE COMITÉ CENTRAL EXÉCUTIF DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIQUES SOCIALISTES, ET SA MAJESTÉ LE ROI DE YOUGOSLAVIE;

Animés du désir de régler le passage et la navigation dans le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore, compris sous la dénomination générale de « Détroits », de manière à sauvegarder, dans le cadre de la sécurité de la Turquie et de la sécurité, dans la mer Noire, des Etats riverains, le principe consacré par l'article 23 du Traité de paix signé à Lausanne le 24 juillet 1923;

Ont résolu de substituer la présente Convention à la Convention signée à Lausanne le 24 juillet 1923 et ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BULGARES :

M. le Docteur Nicolas P. NICOLAEV, Ministre plénipotentiaire, Secrétaire général du Ministère des Affaires étrangères et des Cultes;

M. Pierre NEÏCOV, Ministre plénipotentiaire, Directeur des Affaires politiques au Ministère des Affaires étrangères et des Cultes.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. PAUL-BONCOUR, Sénateur, Délégué permanent de la France à la Société des Nations, ancien Président du Conseil, ancien Ministre des Affaires étrangères, Chevalier de la Légion d'honneur, Croix de guerre;

M. Henri PONSOT, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République française à Ankara, Grand Officier de la Légion d'honneur.

SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

POUR LA GRANDE-BRETAGNE ET L'IRLANDE DU NORD ET TOUTES LES PARTIES DE L'EMPIRE BRITANNIQUE QUI NE SONT PAS INDIVIDUELLEMENT MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS :

Le Très Honorable Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Secrétaire parlementaire à Son Amirauté;

POUR LE COMMONWEALTH D'AUSTRALIE :

Le Très Honorable Stanley Melbourne BRUCE, C.H., M.C., Haut Commissaire du Commonwealth d'Australie à Londres.

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

M. Nicolas POLITIS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Grèce à Paris, ancien Ministre des Affaires étrangères;

M. Raoul BIBICA-ROSETTI, Délégué permanent de la Grèce auprès de la Société des Nations.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

M. Naotake SATO, Jusammi, Grand Cordon de l'Ordre du Soleil-Levant, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire à Paris;

M. Massa-aki HOTTA, Jushii, Deuxième Classe de l'Ordre du Soleil-Levant, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Berne.

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

M. Nicolas Titulesco, Ministre, Secrétaire d'Etat au Département des Affaires étrangères;

M. Constantin Contzesco, Ministre plénipotentiaire, Délégué de la Roumanie aux Commissions européenne et internationale du Danube;

M. Vespasien Pella, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à La Haye.

Le Président de la République turque :

M. le Docteur Rüştü Aras, Ministre des Affaires étrangères, député d'Izmir;

M. Suad Davaz, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République turque à Paris;

M. Numan Menemencioglu, Ambassadeur de Turquie, Secrétaire général du Ministère des Affaires étrangères;

M. Asim Gündüz, Général de corps d'armée, Sous-Chef de l'Etat-Major général;

M. Necmeddin Sadak, Délégué permanent de la Turquie auprès de la Société des Nations, Député de Sivas, rapporteur à la Commission des Affaires étrangères.

Le Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétiques socialistes :

M. Maxime Litvinoff, Membre du Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, Commissaire du peuple aux Affaires étrangères.

Sa Majesté le Roi de Yougoslavie :

M. Ivan Soubbotitch, Délégué permanent du Royaume de Yougoslavie près la Société des Nations.

Lesquels, après avoir exhibé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Les Hautes Parties contractantes reconnaissent et affirment le principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans les Détroits.

L'usage de ladite liberté est dorénavant réglé par les dispositions de la présente Convention.

Section I. — Navires de commerce.

Article 2.

En temps de paix, les navires de commerce jouiront de la complète liberté de passage et de navigation dans les Détroits, de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement, sans aucune formalité, sous réserve des dispositions de l'article 3 ci-après. Aucune taxe ou charge autre que celles dont la perception est prévue par l'annexe I à la présente Convention ne sera prélevée par les autorités turques sur ces navires lorsqu'ils passeront en transit sans faire escale dans un port des Détroits.

Afin de faciliter la perception de ces taxes ou charges, les navires de commerce qui franchiront les Détroits feront connaître aux agents du poste visé à l'article 3 leurs nom, nationalité, tonnage, destination et provenance.

Le pilotage et le remorquage restent facultatifs.

Article 3.

Tout navire qui pénètre dans les Détroits par la mer Egée ou par la mer Noire s'arrêtera à un poste sanitaire près de l'entrée des Détroits aux fins du contrôle sanitaire établi par les règlements turcs dans le cadre des prescriptions sanitaires internationales. Ce contrôle, dans le cas de navires possédant une patente nette de santé ou présentant une déclaration de santé attestant qu'ils ne tombent pas sous le coup des dispositions de l'alinéa 2 du présent article, s'effectuera de jour et de nuit, avec le plus de rapidité possible, et ces navires ne devront être astreints à aucun autre arrêt au cours de leur passage dans les Détroits.

Les navires qui ont à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou qui en ont eu moins de sept jours auparavant, ainsi que les navires qui ont quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures, s'arrêteront au poste sanitaire indiqué à l'alinéa précédent pour y embarquer les gardes sanitaires que les autorités turques pourraient désigner. Il ne sera, à ce titre, prélevé aucune taxe ou charge, et les gardes devront être débarqués à un poste sanitaire à la sortie des Détroits.

Article 4.

En temps de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante, les navires de commerce, quels que soient le pavillon et le chargement, jouiront de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits dans les conditions prévues aux articles 2 et 3.

Le pilotage et le remorquage restent facultatifs.

Article 5.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, les navires de commerce n'appartenant pas à un pays en guerre avec la Turquie jouiront de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits à condition de n'assister en aucune façon l'ennemi.

Ces navires entreront de jour dans les Détroits et le passage devra s'effectuer par la route qui sera, dans chaque cas, indiquée par les autorités turques.

Article 6.

Au cas où la Turquie s'estimerait menacée d'un danger de guerre imminent, il continuerait néanmoins à être fait application des dispositions de l'article 2, sauf que les navires devraient entrer de jour dans les Détroits et que le passage devrait s'effectuer par la route indiquée, dans chaque cas, par les autorités turques.

Le pilotage pourrait, dans ce cas, être rendu obligatoire, mais sans rétribution.

Article 7.

Le terme « navires de commerce » s'applique à tous les navires qui ne sont pas visés par la Section II de la présente Convention.

SECTION II. — BÂTIMENTS DE GUERRE.

Article 8.

Aux fins de la présente Convention, la définition applicable aux bâtiments de guerre et à leurs spécifications, ainsi qu'au calcul des tonnages, est celle qui figure dans l'annexe II à la présente Convention.

Article 9.

Les bâtiments auxiliaires de la marine militaire spécifiquement conçus pour le transport des combustibles, liquides ou non, ne seront pas astreints au préavis visé à l'article 13 et n'entreront pas dans le calcul des tonnages soumis à limitation en vertu des articles 14 et 18, à condition de traverser les Détroits isolément. Toutefois ils demeureront assimilés aux bâtiments de guerre en ce qui concerne les autres conditions de passage.

Les bâtiments auxiliaires visés au précédent alinéa ne pourront bénéficier de la dérogation envisagée que si leur armement ne comporte pas : comme artillerie contre objectifs flottants, plus de deux pièces d'un calibre de 105 mm. au maximum; comme artillerie contre objectifs aériens, plus de deux matériels d'un calibre de 75 mm. au maximum.

Article 10.

En temps de paix, les bâtiments légers de surface, les petits navires de combat, et les navires auxiliaires, qu'ils appartiennent à des Puissances riveraines ou non de la mer Noire, quel que soit leur pavillon, jouiront de la liberté de passage dans les Détroits sans aucune taxe ou charge quelconque, pourvu qu'ils y pénètrent de jour et dans les conditions prévues aux articles 13 et suivants ci-après.

Les bâtiments de guerre autres que ceux qui entrent dans les classes visées à l'alinéa précédent n'auront le droit de passage que dans les conditions spéciales prévues aux articles 11 et 12.

Article 11.

Les Puissances riveraines de la mer Noire sont autorisées à faire passer par les Détroits leurs bâtiments de ligne d'un tonnage supérieur au tonnage prévu à l'alinéa premier de l'article 14, à la condition que ces bâtiments ne franchissent les Détroits qu'un à un, escortés au plus de deux torpilleurs.

Article 12.

Les Puissances riveraines de la mer Noire auront le droit de faire passer par les Détroits, en vue de rallier leur base, leurs sous-marins construits ou achetés en dehors de cette mer, si un avis de mise en chantier ou d'achat a été donné en temps utile à la Turquie.

Les sous-marins appartenant auxdites Puissances pourront également traverser les Détroits pour être réparés dans des chantiers situés hors de cette mer à la condition que des précisions à ce sujet soient données à la Turquie.

Dans l'un et l'autre cas, les sous-marins devront naviguer de jour et en surface et traverser les Détroits isolément.

Article 13.

Pour le passage dans les Détroits des bâtiments de guerre, un préavis devra être donné au Gouvernement turc par la voie diplomatique. La durée normale du préavis sera de huit jours; mais il est désirable que, pour les Puissances non riveraines de la mer Noire, elle soit portée à quinze jours. Il sera indiqué dans le préavis la destination, le nom, le type et le nombre des bâtiments ainsi que la date de passage pour l'aller et, s'il y a lieu, pour le retour. Tout changement de date devra faire l'objet d'un préavis de trois jours.

L'entrée dans les Détroits pour le passage d'aller devra avoir lieu dans un délai de cinq jours à partir de la date indiquée dans le préavis initial. Après l'expiration de ce délai, il devra être donné un nouveau préavis, dans les mêmes conditions que pour le préavis initial.

Lors du passage, le commandant de la force navale communiquera, sans avoir à s'arrêter, à une station de signaux à l'entrée des Dardanelles ou du Bosphore, la composition exacte de la force se trouvant sous ses ordres.

Article 14.

Le tonnage global maximum de toutes les forces navales étrangères pouvant se trouver en cours de transit dans les Détroits ne devra pas dépasser 15.000 tonnes, sauf dans les cas prévus à l'article 11 et à l'annexe III à la présente Convention.

Toutefois, les forces visées à l'alinéa précédent ne devront pas comprendre plus de neuf bâtiments.

Ne seront pas compris dans ce tonnage les bâtiments appartenant à des Puissances riveraines ou non riveraines de la mer Noire qui, conformément aux dispositions de l'article 17, rendent visite à un port des Détroits.

Ne seront pas davantage compris dans ce tonnage les bâtiments de guerre qui auraient subi une avarie lors de la traversée; ces bâtiments se soumettront, pendant les réparations, aux dispositions spéciales de sécurité édictées par la Turquie.

Article 15.

Les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne pourront, en aucun cas, utiliser les aéronefs dont ils seraient porteurs.

Article 16.

Les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne devront, sauf en cas d'avarie ou de fortune de mer, y séjourner au delà du temps nécessaire pour effectuer leur passage.

Article 17.

Les dispositions des articles précédents ne sauraient en aucune manière empêcher une force navale d'un tonnage et d'une composition quelconques de rendre, dans un port des Détroits, sur l'invitation du Gouvernement turc, une visite de courtoisie d'une durée limitée. Cette force devra quitter les Détroits par la même route que pour l'entrée, à moins qu'elle ne soit dans les conditions voulues pour passer en transit dans les Détroits, conformément aux dispositions des articles 10, 14 et 18.

Article 18.

1. Le tonnage global que les Puissances non riveraines de la mer Noire peuvent avoir dans cette mer en temps de paix est limité de la façon suivante :

a) Sauf dans le cas prévu au paragraphe *b*) ci-après, le tonnage global desdites Puissances n'excédera pas 30.000 tonnes;

b) Au cas où, à un moment quelconque, le tonnage de la flotte la plus forte de la mer Noire viendrait à dépasser d'au moins 10.000 tonnes celui de la flotte la plus forte en cette mer à la date de la signature de la présente Convention, le tonnage global de 30.000 tonnes mentionné au paragraphe *a*) sera majoré d'autant, jusqu'à concurrence d'un maximum de 45.000 tonnes. A cette fin, chaque Puissance riveraine fera connaître, conformément à l'annexe IV à la présente Convention, au Gouvernement turc, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, le tonnage total de sa flotte en mer Noire, et le Gouvernement turc transmettra cette information aux autres Hautes Parties contractantes ainsi qu'au Secrétaire général de la Société des Nations;

c) Le tonnage que l'une quelconque des Puissances non riveraines aura la faculté d'avoir en mer Noire sera limité aux deux tiers du tonnage global visé aux paragraphes *a*) et *b*) ci-dessus;

d) Toutefois, au cas où une ou plusieurs Puissances non riveraines de la mer Noire désireraient y envoyer, dans un but humanitaire, des forces navales, ces forces, dont l'ensemble ne devra, en aucune hypothèse, excéder 8.000 tonnes, seront admises à pénétrer dans la mer Noire, sans le préavis prévu à l'article 13 de la présente Convention, moyennant une autorisation obtenue du Gouvernement turc dans les conditions suivantes : si le tonnage global visé aux paragraphes *a*) et *b*) ci-dessus n'est pas atteint et ne doit pas être dépassé par les forces dont l'envoi est demandé, le Gouvernement turc accordera ladite autorisation dans le plus bref délai après la réception de la demande dont il aura été saisi; si ledit tonnage global se trouve être déjà utilisé ou s'il devait être dépassé par les forces dont l'envoi est demandé, le Gouvernement turc donnera immédiatement connaissance de la demande d'autorisation aux autres Puissances riveraines de la mer Noire et si ces Puissances, vingt-quatre heures après en avoir été informées, n'y font pas d'objection, il fera savoir aux Puissances intéressées, au plus tard dans un délai utile de quarante-huit heures, la suite qu'il aura décidé de donner à leur demande.

Toute entrée ultérieure en mer Noire de forces navales des Puissances non riveraines ne s'effectuera que dans les limites disponibles du tonnage global visé aux paragraphes *a*) et *b*) ci-dessus.

2. Quel que soit l'objet de leur présence en mer Noire, les bâtiments de guerre des Puissances non riveraines ne pourront pas y rester plus de vingt et un jours.

Article 19.

En temps de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante, les bâtiments de guerre jouiront d'une complète liberté de passage et de navigation dans les Détroits dans des conditions identiques à celles qui sont stipulées aux articles 10 à 18.

Toutefois, il sera interdit aux bâtiments de guerre de toute Puissance belligérante de passer à travers les Détroits, sauf dans les cas rentrant dans l'application de l'article 25 de la présente Convention, ainsi que dans le cas d'assistance prêtée à un Etat victime d'une agression en vertu d'un traité d'assistance mutuelle engageant la Turquie, conclu dans le cadre du Pacte de la Société des Nations, enregistré et publié conformément aux dispositions de l'article 18 dudit Pacte.

Dans les cas exceptionnels visés à l'alinéa précédent, ne seront pas applicables les limitations indiquées dans les articles 10 à 18.

Malgré l'interdiction de passage édictée dans l'alinéa 2 ci-dessus, les bâtiments de guerre des Puissances belligérantes riveraines ou non de la mer Noire, séparés de leurs ports d'attache, sont autorisés à rallier ces ports.

Il est interdit aux bâtiments de guerre belligérants de procéder à toute capture, d'exercer le droit de visite et de se livrer à un acte hostile quelconque dans les Détroits.

Article 20.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, les dispositions des articles 10 à 18 ne seront pas applicables; le passage des bâtiments de guerre sera entièrement laissé à la discrétion du Gouvernement turc.

Article 21.

Au cas où la Turquie s'estimerait menacée d'un danger de guerre imminent, elle aurait le droit d'appliquer les dispositions de l'article 20 de la présente Convention.

Les bâtiments de guerre qui, après avoir passé par les Détroits antérieurement à l'usage par la Turquie de la faculté que lui confère l'alinéa précédent, se trouveraient ainsi séparés de leurs ports d'attache, pourront rallier ces ports. Il est cependant entendu que la Turquie pourra ne pas faire bénéficier de ce droit les bâtiments de l'Etat dont l'attitude aurait motivé l'application du présent article.

Si le Gouvernement turc fait usage de la faculté que lui confère l'alinéa premier ci-dessus, il adressera une notification à cet effet aux Hautes Parties contractantes ainsi qu'au Secrétaire général de la Société des Nations.

Si le Conseil de la Société des Nations, par une majorité des deux tiers, décide que les mesures ainsi prises par la Turquie ne sont pas justifiées et si tel est également l'avis de la majorité des Hautes Parties contractantes signataires de la présente Convention, le Gouvernement turc s'engage à rapporter les mesures en question ainsi que celles qui auraient été prises en vertu de l'article 6 de la présente Convention.

Article 22.

Les bâtiments de guerre qui ont à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou qui en ont eu moins de sept jours auparavant, ainsi que les bâtiments qui ont quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures, devront passer les Détroits en quarantaine et appliquer par les moyens du bord les mesures prophylactiques nécessaires pour éviter toute possibilité de contamination des Détroits.

Section III. — Aéronefs.

Article 23.

En vue d'assurer le passage des aéronefs civils entre la Méditerranée et la mer Noire, le Gouvernement turc indiquera, en dehors des zones interdites des Détroits, les routes aériennes destinées à ce passage; les aéronefs civils pourront utiliser ces routes en donnant au Gouvernement turc, pour les survols occasionnels, un préavis de trois jours et, pour les survols de services réguliers, un préavis général des dates de passage.

D'autre part, nonobstant la remilitarisation des Détroits, le Gouvernement turc fournira les facilités nécessaires pour le passage en toute sécurité des aéronefs civils autorisés, d'après la réglementation aérienne en vigueur en Turquie, à survoler le territoire turc entre l'Europe et l'Asie. Pour les cas où une autorisation de survol aurait été accordée, la route à suivre dans la zone des Détroits sera périodiquement indiquée.

Section IV. — Dispositions générales.

Article 24.

Les attributions de la Commission internationale constituée en vertu de la Convention concernant le régime des Détroits en date du 24 juillet 1923 sont transférées au Gouvernement turc.

Le Gouvernement turc s'engage à réunir les statistiques et à fournir les renseignements relatifs à l'application des articles 11, 12, 14 et 18.

Il doit veiller à l'exécution de toute disposition de la présente Convention ayant trait au passage des bâtiments de guerre dans les Détroits.

Dès qu'il aura été avisé du prochain passage dans les Détroits d'une force navale étrangère, le Gouvernement turc fera connaître aux représentants à Ankara des Hautes Parties contractantes la composition de cette force, son tonnage, la date prévue pour son entrée dans les Détroits et, s'il y a lieu, la date probable de son retour.

Le Gouvernement turc adressera au Secrétaire général de la Société des Nations ainsi qu'aux Hautes Parties contractantes un rapport annuel indiquant les mouvements des bâtiments de guerre étrangers dans les Détroits et fournissant tous renseignements utiles pour le commerce et la navigation maritime et aérienne envisagée dans la présente Convention.

Article 25.

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations découlant du Pacte de la Société des Nations pour la Turquie ou pour toute autre Haute Partie contractante, membre de la Société des Nations.

SECTION V. — DISPOSITIONS FINALES.

Article 26.

Le présente Convention sera ratifiée dans le plus court délai possible.

Les ratifications seront déposées aux archives du Gouvernement de la République française à Paris.

Le Gouvernement japonais aura la faculté de se borner à faire connaître au Gouvernement de la République française, par son représentant diplomatique à Paris, que la ratification a été donnée et, dans ce cas, il devra transmettre l'instrument aussitôt que faire se pourra.

Un procès-verbal de dépôt sera dressé dès que six instruments de ratification, y compris celui de la Turquie, auront été déposés. A cette fin, la notification prévue à l'alinéa précédent équivaudra au dépôt de l'instrument de ratification.

La présente Convention entrera en vigueur à la date de ce procès-verbal.

Le Gouvernement français remettra à toutes les Hautes Parties contractantes une copie authentique du procès-verbal visé à l'alinéa précédent et des procès-verbaux de dépôt des ratifications ultérieures.

Article 27.

A partir de son entrée en vigueur, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de toute Puissance signataire du Traité de paix de Lausanne du 24 juillet 1923.

Toute adhésion sera signifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République française et, par celui-ci, à toutes les Hautes Parties contractantes.

Elle portera effet à dater du jour de la signification au Gouvernement français.

Article 28.

La présente Convention aura une durée de vingt ans à dater de son entrée en vigueur.

Toutefois le principe de la liberté de passage et de navigation affirmé à l'article premier de la présente Convention aura une durée illimitée.

Si, deux ans avant l'expiration de ladite période de vingt ans, aucune Haute Partie contractante n'a donné un préavis de dénonciation au Gouvernement français, la présente Convention demeurera en vigueur jusqu'à ce que deux années se soient écoulées après l'envoi d'un préavis de dénonciation. Ce préavis sera notifié par le Gouvernement français aux Hautes Parties contractantes.

Si la présente Convention venait à être dénoncée conformément aux dispositions du présent article, les Hautes Parties contractantes conviennent de se faire représenter à une conférence en vue d'arrêter les termes d'une nouvelle convention.

Article 29.

A l'expiration de chaque période quinquennale à compter de la mise en vigueur de la présente Convention, chacune des Hautes Parties contractantes pourra prendre l'initiative de proposer des amendements à une ou plusieurs dispositions de la présente Convention.

Pour être recevable, la demande de revision formulée par une des Hautes Parties contractantes doit être appuyée, s'il s'agit de modifications à l'article 14 ou à l'article 18, par une autre Haute Partie contractante et, s'il s'agit de modifications à tout autre article, par deux autres Hautes Parties contractantes.

La demande de revision ainsi appuyée devra être notifiée à toute les Hautes Parties contractantes trois mois avant l'expiration de la période quinquennale en cours. Ce préavis contiendra l'indication et les motifs des amendements proposés.

S'il est impossible d'aboutir sur ces propositions par la voie diplomatique, les Hautes Parties contractantes se feront représenter à une conférence convoquée à cet effet.

Cette conférence ne pourra statuer qu'à l'unanimité, à l'exception des cas de revision relatifs à l'article 14 et à l'article 18, pour lesquels il suffira d'une majorité des trois quarts des Hautes Parties contractantes.

Cette majorité sera calculée en y comprenant les trois quarts des Hautes Parties contractantes riveraines de la mer Noire, y compris la Turquie.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

Fait à Montreux, le vingt juillet mil neuf cent trente-six, en onze exemplaires, dont le premier, revêtu des sceaux des Plénipotentiaires, sera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française et dont les autres ont été remis aux Puissances signataires.

N. P. Nicolaev
Pierre Neïcov
J. Paul-Boncour
H. Ponsot
Stanley
S. M. Bruce
N. Politis
Raoul Bibica-Rosetti

Les soussignés, Plénipotentiaires du Japon, déclarent, au nom de leur Gouvernement, que les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien la position du Japon comme Etat non membre de la Société des Nations, tant à l'égard du Pacte de la Société des Nations qu'à l'égard des traités d'assistance mutuelle conclus dans le cadre dudit Pacte, et que le Japon conserve, notamment pour ce qui concerne ce Pacte et ces traités dans les dispositions des articles 19 et 25, une pleine liberté d'appréciation.

N. Sato
Massa-aki Hotta

N. Titulesco
Cons. Contzesco
V. V. Pella
Dr. R. Aras
Suad Davaz
N. Menemencioglu
Asim Gündüz
N. Sadak
Maxime Litvinoff
Dr. I. V. Soubbotitch

ANNEXE I.

1. Les taxes et charges qui peuvent être prélevées conformément à l'article 2 de la présente Convention seront celles qui sont indiquées dans le tableau ci-après. Les réductions éventuelles de ces taxes et charges que le Gouvernement turc admettrait seront appliquées sans distinction de pavillon.

Nature du service rendu	Montant de la taxe ou de la charge à percevoir sur chaque tonne de jauge nette (net register tonnage) Francs-or[1]
a) Contrôle sanitaire	0,075
b) Phares, bouées lumineuses et bouées de chenaux ou autres :	
Jusqu'à 800 tonnes	0,42
Au-dessus de 800 tonnes	0,21
c) Service de sauvetage, y compris les canots de sauvetage, les postes de fusées porte-amarres, les sirènes de brume, les radiophares, ainsi que les bouées lumineuses non comprises sous *b*), ou autres installations du même genre ...	0,10

2. Les taxes et charges définies au tableau annexé au paragraphe premier de la présente annexe s'appliqueront à une double traversée des Détroits (c'est-à-dire à un passage de la mer Egée à la mer Noire et au voyage de retour vers la mer Egée ou bien à une traversée des Détroits de la mer Noire à la mer Egée suivie du retour en mer Noire); toutefois, si un navire de commerce franchit à nouveau les Détroits en vue de retourner en mer Egée ou en mer Noire, selon le cas, plus de six mois après la date d'entrée dans les Détroits pour le voyage d'aller, le navire pourra être appelé, sans distinction de pavillon, à acquitter une seconde fois ces taxes et charges.

3. Si, à la traversée d'aller, un navire de commerce déclare ne pas devoir revenir, il n'aura à acquitter, quant aux taxes et charges visées aux alinéas *b*) et *c*) du paragraphe premier de la présente annexe, que la moitié du tarif.

---

[1] Actuellement, 100 piastres équivalent à environ 2 francs 50 centimes or.

4. Les taxes et charges définies au tableau annexé au paragraphe premier de la présente annexe et qui ne seront pas plus élevées qu'il n'est indispensable pour couvrir les frais occasionnés par les services en question et pour conserver un fonds de réserve ou un fonds de roulement raisonnable ne seront augmentées ou complétées que par application des dispositions de l'article 29 de la présente Convention. Elles seront acquittées en francs-or ou en monnaie turque d'après le cours des changes pratiqué à la date du paiement.

5. Les navires de commerce pourront être tenus d'acquitter des taxes et des charges pour les services facultatifs tels que le pilotage et le remorquage lorsqu'un tel service aura été dûment rendu par les autorités turques à la demande de l'agent ou du capitaine du navire en question. Le Gouvernement turc publiera de temps à autre le tarif des taxes et charges qui seront perçues au titre de ces services facultatifs.

6. Ces tarifs ne seront pas augmentés dans les cas où lesdits services seront rendus obligatoires par application de l'article 5.

ANNEXE II [1].

A. Déplacement-type.

1. Le déplacement-type d'un bâtiment de surface est le déplacement du bâtiment achevé, avec son équipage complet, ses machines et chaudières, prêt à prendre la mer, ayant tout son armement et toutes ses munitions, ses installations, équipements, vivres, eau douce pour l'équipage, approvisionnements divers, outillages et rechanges de toute nature qu'il doit emporter en temps de guerre, mais sans combustible et sans eau de réserve pour l'alimentation des machines et chaudières.

2. Le déplacement-type d'un sous-marin est le déplacement en surface du bâtiment achevé (non compris l'eau des compartiments non étanches), avec son équipage complet, son appareil moteur, prêt à prendre la mer, ayant tout son armement et toutes ses munitions, ses installations, équipements, vivres pour l'équipage, outillages divers et rechanges de toute nature qu'il doit emporter en temps de guerre, mais sans combustible, huile lubrifiante, eau douce ou eau de ballast de toute sorte.

3. Le mot « tonne », sauf dans l'expression « tonnes métriques », désigne une tonne de 1.016 kilogrammes (2.240 lbs.).

B. Classes.

1. Les *bâtiments de ligne* sont des bâtiments de guerre de surface appartenant à l'une des deux sous-classes suivantes :

a) Bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, les bâtiments auxiliaires ou les bâtiments de ligne de la sous-classe *b*), dont le déplacement-type est supérieur à 10.000 tonnes (10.160 tonnes métriques) ou qui portent un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces) ;

b) Bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, dont le déplacement-type n'est pas supérieur à 8.000 tonnes (8.128 tonnes métriques) et qui portent un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces).

2. Les *bâtiments porte-aéronefs* sont des bâtiments de guerre de surface qui, quel que soit leur déplacement, sont conçus ou aménagés principalement pour transporter et mettre en action des aéronefs en mer. Si un bâtiment de guerre n'a pas été conçu ou aménagé principalement pour transporter et mettre en action des aéronefs en mer, l'installation sur ce bâtiment d'un pont d'atterrissage ou d'envol n'aura pas pour effet de le faire entrer dans la classe des bâtiments porte-aéronefs.

La classe des bâtiments porte-aéronefs se subdivise en deux sous-classes, à savoir :

a) Bâtiments pourvus d'un pont tel que les aéronefs puissent y prendre leur vol ou s'y poser;

b) Bâtiments non pourvus du pont décrit au paragraphe *a*) ci-dessus.

3. Les *bâtiments légers de surface* sont des bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, les petits navires de combat ou les bâtiments auxiliaires, dont le déplacement-type est supérieur à 100 tonnes (102 tonnes métriques), sans dépasser 10.000 tonnes (10.160 tonnes métriques), et qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces).

La classe des bâtiments légers de surface se subdivise en trois sous-classes, à savoir :

a) Bâtiments portant un canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6,1 pouces);

b) Bâtiments qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6,1 pouces), et dont le déplacement-type est supérieur à 3.000 tonnes (3.048 tonnes métriques);

c) Bâtiments qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6,1 pouces), et dont le déplacement-type n'est pas supérieur à 3.000 tonnes (3.048 tonnes métriques).

4. Les *sous-marins* sont tous les bâtiments conçus pour naviguer au-dessous de la surface de la mer.

---

[1] Les textes de la présente annexe ont été empruntés au Traité naval de Londres du 25 mars 1936.

5. Les *petits navires de combat* sont des bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments auxiliaires, dont le déplacement-type est supérieur à 100 tonnes (102 tonnes métriques), sans dépasser 2.000 tonnes (2.032 tonnes métriques), et qui n'ont aucune des caractéristiques suivantes :

a) Etre armés d'un canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6,1 pouces);
b) Etre conçus ou équipés pour lancer des torpilles;
c) Etre conçus pour atteindre une vitesse supérieure à vingt nœuds.

6. Les *bâtiments auxiliaires* sont des bâtiments de surface faisant partie de la flotte militaire, dont le déplacement-type est supérieur à 100 tonnes (102 tonnes métriques), qui sont normalement utilisés pour le service de la flotte, ou comme transports de troupes, ou pour tout emploi autre que celui de bâtiments combattants, qui ne sont pas spécialement construits pour être des bâtiments combattants, et qui n'ont aucune des caractéristiques suivantes :

a) Etre armés d'un canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6,1 pouces);
b) Etre armés de plus de huit canons d'un calibre supérieur à 76 millimètres (3 pouces);
c) Etre conçus ou équipés pour lancer des torpilles;
d) Etre conçus pour être protégés par des plaques de blindage;
e) Etre conçus pour atteindre une vitesse supérieure à vingt-huit nœuds;
f) Etre conçus ou aménagés principalement pour mettre en action des aéronefs en mer;
g) Etre équipés de plus de deux appareils à lancer des aéronefs.

C. Bâtiments hors d'âge.

Les bâtiments des classes et sous-classes suivantes seront considérés comme « hors d'âge » lorsque, depuis leur achèvement, se sera écoulé le nombre d'années indiqué ci-dessous :

a) Pour un bâtiment de ligne ..... 26 ans;
b) Pour un bâtiment porte-aéronefs ..... 20 ans;
c) Pour un bâtiment léger de surface des sous-classes *a*) et *b*) :
(i) S'il a été mis sur cale avant le 1er janvier 1920 ..... 16 ans;
(ii) S'il a été mis sur cale après le 31 décembre 1919 ..... 20 ans;
d) Pour un bâtiment léger de surface de la sous-classe *c*) ..... 16 ans;
e) Pour un sous-marin ..... 13 ans.

ANNEXE III.

Il est convenu que, parmi les trois navires-écoles hors d'âge ci-dessous désignés de la marine japonaise, deux unités seront admises à visiter les ports des Détroits ensemble.

Le tonnage global de ces deux navires sera, dans ce cas, considéré comme équivalant à 15.000 tonnes.

	Date de la mise en chantier	Date de l'entrée en service	Déplacement-type (tonnes)	Armement
Asama	20-X-1896	18-III-1899	9.240	IV × 200 mm. XII × 150 mm.
Yakumo	1-IX-1898	20-VI-1900	9.010	IV × 200 mm. XII × 150 mm.
Iwate	11-XI-1898	18-III-1901	9.180	IV × 200 mm. XIV × 150 mm.

ANNEXE IV.

1. Les classes et sous-classes de bâtiments à comprendre dans le calcul du tonnage total des flottes des Puissances riveraines de la mer Noire, visé à l'article 18 de la présente Convention, sont les suivantes :

Bâtiments de ligne :
Sous-classe *a*);
Sous-classe *b*);

Bâtiments porte-aéronefs :
Sous-classes *a*);
Sous-classe *b*);

Bâtiments légers de surface :
Sous-classe *a*);
Sous-classe *b*);
Sous-classe *c*);

Sous-marins;

(suivant les définitions de l'annexe II à la présente Convention).

Le déplacement dont il doit être tenu compte dans le calcul du tonnage total est le déplacement-type, tel qu'il est défini à l'annexe II. Ne seront pris en considération que les bâtiments qui ne sont pas « hors d'âge », tels qu'ils sont définis à ladite annexe.

2. La communication prévue à l'article 18, alinéa *b*), doit comprendre en outre le tonnage total des bâtiments des classes et sous-classes mentionnées au paragraphe premier de la présente annexe.

PROTOCOLE

Au moment de signer la Convention portant la date de ce jour, les plénipotentiaires soussignés, engageant leurs gouvernements respectifs, déclarent accepter les dispositions ci-après :

1. La Turquie pourra remilitariser immédiatement la zone des Détroits telle qu'elle est définie dans le préambule de ladite Convention.

2. A partir du 15 août 1936, le Gouvernement turc appliquera provisoirement le régime spécifié dans ladite Convention.

3. Le présent Protocole prendra effet à dater de ce jour.

FAIT à Montreux, le vingt juillet mil neuf cent trente-six.

N. P. NICOLAEV
Pierre NEÏCOV
J. PAUL-BONCOUR
H. PONSOT
STANLEY
S. M. BRUCE
N. POLITIS
Raoul BIBICA-ROSETTI
N. SATO (*ad referendum*)
Massa-aki HOTTA (*ad referendum*)
N. TITULESCO
Cons. CONTZESCO
V. V. PELLA
Dr. R. ARAS
Suad DAVAZ
N. MENEMENCIOGLU
Asim GÜNDÜZ
N. SADAK
Maxime LITVINOFF
Dr. I. V. SOUBBOTITCH

Imprimé par H. Vaillant-Carmanne S. A.,
Liége (Belgique), 1936.

En vente aux Editions A. Pedone, 13, rue Soufflot,
Paris Ve.

RECEIVED DEPARTMENT OF STATE
DEPARTMENT OF STATE
1937 MAY 10 PM 1 41

DEPARTMENT OF STATE
MAY 11 1937
DIVISION OF NEAR EASTERN AFFAIRS

DIVISION OF NEAR EASTERN AFFAIRS

May 3, 1937.

DIVISION OF COMMUNICATIONS AND RECORDS

STRAITS CONVENTION

767.68119/1001

With regard to the question raised by Mr. Denys P. Myers regarding possible residual validity of the Straits Convention of July 24, 1923, under the new Straits régime, in which connection he seems to have emphasized particularly the significance of the use of the word "replace" as contrasted with "substitute" in the Montreux Convention of July 20, 1936, the following facts have been noted in examining the minutes of the Montreux Conference.

1. In the original Turkish draft (in French) of June 22, 1936, mention is made in the preamble of the fact that the new convention replaces and abrogates the Convention of July 24, 1923. Similar specification of replacement and abrogation was also made in the British draft (in French) of July 4, 1936.

FILED MAY 11 1937

2. In addition to mentioning replacement and abrogation in the preamble the Turkish text also covered this point in Article 13 as follows: "La présente Convention, qui abroge et remplace les dispositions de la Convention concernant le régime des Détroits signeé à Lausanne le 24 Juillet, 1923,..."

In

In the British draft of July 4, 1936, this point was covered even more specifically, although in the same sense, by the inclusion of Article 24, dealing solely with this question and reading as follows: "La présente Convention abroge la Convention concernant le régime des Détroits qui a été signeé a Lausanne le 24 Juillet, 1923."

3. When Article 13 of the Turkish draft came up for discussion on June 25, 1936, before the plenary session of the Conference, no objection was raised with regard to the matter of the abrogation of the 1923 Convention, although prolonged debate took place regarding ratification. However, when Article 24 of the British draft dealing with the same subject came up for discussion on July 9, 1936, Mr. G. W. Rendel of the British Delegation made the following interesting statement:

> "Au sujet de l'article 24, je n'ai à soulever qu'une question qui, je crois, pourrait être renvoyée au Comité de rédaction; mais peut-être serait-il bon que je vous la signale au moment où nous faisons un premier examen de cet article. On peut imaginer que toutes les Puissances qui sont parties à la Convention des Détroits de Lausanne ne soient pas en situation de signer la nouvelle convention si cette dernière était prête dans peu de temps, comme nous espérons que ce sera le cas. Dans cette éventualité, il serait peut-être utile que les conseillers juridiques présents à la Conférence examinent s'il ne serait pas possible d'insérer à l'article 24 une formule spécifiant que les Etats signataires sont tous convenus d'abroger la Convention de Lausanne en

ce qui concerne chacun d'eux en particulier. Il s'agit d'une question de rédaction qui doit être examinée d'un point de vue juridique, mais qu'il est peut-être bon de noter dès maintenant."

Mr. Rendel's proposal being accepted, Article 24 was sent to the Drafting Committee.

4. It is obvious, of course, that in making the remarks quoted above Mr. Rendel had in mind the absence of Italy from the Conference, a fact which was made still more clear, although still without mentioning Italy specifically, in the discussion of Article 24 on July 16, 1936, which ended in the decision to drop the article entirely while at the same time leaving no doubt that the old Convention was to be considered a dead letter. Pertinent excerpts from the discussion follow:

"M. ARAS (Turquie). - Je proposerai aussi la suppression de cet article, pour faciliter les travaux de la Conférence. Cependant, à ce propos, je me permettrai de faire la suggestion de rédiger un autre article spécifiant que cette convention sera ouverte à l'adhésion de toutes les Puissances parties au Traité de Lausanne. Je ne sais pas si ce nouveau texte prendra la place de l'article 24, ou s'il vaudra mieux l'insérer à un autre endroit de la convention. C'est une question qui pourra être tranchée par le Comité de rédaction.

"M. POLITIS, Président du Comité de rédaction. - Vous avez entendu la proposition de suppression de l'article 24. Je ne pense pas que cette suggestion puisse soulever des difficultés, du moment qu'elle est faite par la délégation turque elle-même, et ce, d'autant moins que l'idée de l'abrogation

de

de la Convention de Lausanne résulte du préambule qui stipule que la présente Conférence est réunie pour élaborer une convention destinée à se substituer à la Convention de Lausanne. Donc, une fois cette convention conclue, celle de Lausanne disparaît.

***

"LE PRÉSIDENT (Traduction). - S'il n'y a pas d'observations, je considérerai que la Conférence estime qu'il n'est pas nécessaire d'avoir dans la convention d'article se rapportant à l'abrogation de la Convention de Lausanne."

5. Although it is obvious from the foregoing that it was the intention of those drafting the new Convention that the old Convention should be abrogated, it is interesting to observe that the matter of possible conflict between the two Conventions did actually come up in connection with discussion of signature and ratification. The following excerpt from the minutes of the Committee of Experts of June 30, 1936, clearly illustrates the opposing views expressed on this point:

"Pour conclure, M. Fitzmaurice demande à la délégation turque quelle serait la situation au cas où une des Puissances signataires de la Convention de Lausanne refuserait de signer et de ratifier la nouvelle convention. La Turquie serait-elle liée par l'ancienne convention à l'égard de cette Puissance, ou bien aurait-elle le droit de lui appliquer les dispositions de la nouvelle convention?

"M. Fitzmaurice est convaincu qu'en pareille hypothèse, la Turquie serait liée par l'ancienne convention et qu'il en résulterait un régime double

en

en ce sens que la Turquie serait liée, d'une part, par l'ancienne convention envers la Puissance en question et, d'autre part, par la nouvelle convention envers les autres signataires de la Convention de Lausanne. Il va de soi que ce serait là une situation impossible.

"M. MENEMENCIOGLU (Turquie) constate que la question d'ordre juridique soulevée par le délégué du Royaume-Uni peut donner lieu à une discussion prolongée. Il pourrait faire observer que toute convention internationale exige que chaque contractant ne bénéficie des avantages assurés par cette convention que contre une prestation. La convention actuelle n'a pas le même caractère en ce sens que les parties ne donnent pas quelque chose en échange de ce qu'elles obtiennent. Il ne s'agit pas d'un contrat synallagmatique, mais d'une réglementation internationale. Si donc un Etat ne signe pas la nouvelle convention, la Turquie ne sera pas tenue envers lui d'observer les dispositions de l'ancienne Convention de Lausanne, mais aura le droit d'appliquer à son égard les dispositions de la nouvelle convention, qui comporte une réglementation internationale. Ou bien le régime des Détroits fera l'objet d'une réglementation internationale, ou bien il sera réglementé sur le plan national par la Turquie. Si l'on adopte la réglementation internationale, on ne saurait admettre que l'un des signataires de l'ancienne convention, sous prétexte qu'il n'a pas signé ou ratifié la nouvelle, bénéficie d'un régime différent."

Still another discussion on the conflict between the Lausanne and Montreux Conventions took in the plenary session of July 9, 1936, when, replying to a statement of Mr. Rendel similar to that of Mr. Fitzmaurice quoted above, Dr. Rustu Aras said:

"Dès le commencement, j'ai évité de parler de la survivance de la Convention de Lausanne.

Je

Je ne voudrais pas ouvrir une discussion, mais, comme M. Rendel a touché ce point, je dois dire que nous sommes d'un avis diamétralement opposé à celui de la délégation britannique. L'ancienne convention est condamnée par les événements, juridiquement et politiquement. D'ailleurs, les préoccupations très justifiées de la délégation japonaise, dont nous avons entendu les échos depuis le commencement de la séance, sont assez éloquentes pour montrer la valeur de l'article 18. C'est pourquoi je ne veux pas m'arrêter ici et ouvrir une discussion. L'avis du Gouvernement turc est loin d'être identique à la manière de voir de la délégation britannique."

6. While on this subject it is interesting to note that, although it was the intent of the Montreux Convention to abrogate the Straits Convention of 1923, great pains were taken to make it clear that in so doing the full validity of the Lausanne Treaty, including Article 23 with regard to the navigation of the Straits, was maintained. In this connection Dr. Aras made the following formal declaration in the plenary session of July 18, 1936:

"On a manifesté quelques inquiétudes au sujet des rapports existant entre la convention que nous allons signer et le Traité de Paix de Lausanne. Pour dissiper tous malentendus, la délégation turque fait la déclaration suivante, qu'elle vous prie de faire consigner dans le procès-verbal:

'L'article 23 du Traité de Lausanne a trouvé son application dans la convention que nous avons élaborée. D'autre part, il va de soi que la Turquie continuera comme par le passé à être liée par ledit Traité de Lausanne et fera intégralement honneur à ses engagements, nonobstant les changements à intervenir, par la convention, dans le régime des Détroits.

Par

Par exemple, les mêmes facilités que par le passé en ce qui concerne l'entretien, la surveillance et les visites des cimetières et l'application de l'article 124 seront évidemment maintenues par le Gouvernement turc.'"

This declaration was incorporated in a letter of the same date from Dr. Aras to Lord Stanley with particular regard to war graves (British Command Paper No. 5249).

Conclusion:

1. It was the intention of the negotiators of the Montreux Straits Convention that the Straits Convention of 1923 should be abrogated.

2. With regard to questions raised as to the continued validity of the Convention of 1923 in cases of non-participation in the Conference by a country having signed the old Convention or by failure of one of the negotiating countries to sign or ratify the new Convention, Turkey emphatically maintained that no such survival of validity would be recognized.

3. The new Convention does not affect the validity of the Lausanne Treaty. It merely constitutes a new implementation of Article 23 thereof.

May 10 1937

Dear Howland:

Denys P. Myers, Research Librarian of the Fletcher School of Law and Diplomacy of Tufts College, was in to see me recently with regard to an idea which he had evolved to the effect that the Straits Convention signed at Montreux does not completely nullify the old Lausanne Convention, in which connection he seemed to attach particular importance to the fact that the Montreux Convention uses the word "replace" rather than "substitute" in referring to the effect of the new agreement on the old.

I told Mr. Myers that the impression which I had received in following the proceedings of the Montreux Convention was quite contrary to the idea which he suggested but that we would look into the matter and see what we could dig up. The enclosed memorandum, wherein the conclusion is reached that the new Convention completely abrogates the Lausanne Convention but that the Lausanne Treaty, including Article 23, remains in full force, is the result.

Although the evidence in the case would seem to be conclusive,

767.68119/1001

G. Howland Shaw, Esquire,
Counselor of Embassy,
Istanbul, Turkey.

conclusive, I would nevertheless appreciate your views as to the correctness of the conclusion reached inasmuch as you may possibly have background on the subject which does not appear in the written record of the proceedings of the Conference.

Sincerely yours,

WALLACE MURRAY

Enclosure:
Memorandum.

MAY 7 1937.
MAY 10, 1937

NE RAH/EG

A true copy of the signed original.

May 10 1937

In reply refer to
NE

Mr. Denys P. Myers,
Research Librarian,
Fletcher School of Law and Diplomacy,
Tufts College,
Medford, Massachusetts.

767.68119/1001

Sir:

With reference to our recent conversation regarding the possible partial continuance in force of the Lausanne Straits Convention of July 24, 1923, under the new régime of the Straits set up by the Montreux Convention of July 20, 1936, I am enclosing a memorandum containing certain material on this subject which has been compiled in this Division and which, I hope, may be of some slight use to you in your study of the subject.

You will understand, of course, that this information is being passed along to you informally and that, if used, no attribution to the Department should be made.

Incidentally, the minutes of the Montreux Conference, which served as a basis for the study made in the memorandum, are contained in the "Actes de la Conférence de Montreux concernant le régime des Détroits", published by H. Vaillant-

Carmanne

Carmanne S.A., Liege, Belgium, and on sale by A. Pedone, 13, Rue Soufflot, Paris V^{e}, France. The price indicated is 65 French francs.

Very truly yours,

For the Secretary of State:

Wallace Murray,
Chief, Division of Near Eastern Affairs.

Enclosure:
Memorandum.

MAY 7, 1937.
MAY 10, 1937.
CR

NE RAH/EG

A true copy of the signed original.

FLETCHER SCHOOL OF LAW AND DIPLOMACY

ADMINISTERED BY TUFTS COLLEGE WITH THE COÖPERATION OF HARVARD UNIVERSITY

EDWIN GINN LIBRARY

Goddard Hall,
MEDFORD, MASSACHUSETTS

DEPARTMENT OF STATE
MAY 24 1937
DIVISION OF
NEAR EASTERN AFFAIRS

COMMUNICATIONS AND RECORDS
DIVISION OF
MAY 24 1937
RECEIVED
DEPARTMENT OF STATE

May 21, 1937.

My dear Mr. Murray:

I much appreciated ~~receiving~~ yours of the 10th and the inclosed memorandum on the Straits Convention. The conclusions drawn in the memorandum seem to me to be entirely convincing.

Sincerely yours,

Denys P. Myers

Denys P. Myers
RESEARCH LIBRARIAN

Mr. Wallace Murray, Chief,
Division of Near Eastern Affairs,
Department of State,
Washington, D. C.

DPM:H

FILED
MAY 24 1937

767.68119/1002

DOCUMENT FILE

NOTE

767.68119/1003

SEE 033.6711-Customs Official/13 FOR letter

FROM Turkey (Shane) DATED June 16,1937.
TO NAME

1—1127 GPO

REGARDING: Effect of the Montreux Convention upon the old Lausanne Convention; concurs in Ray Hare's memorandum in regard to-.

th

DOCUMENT FILE

NOTE

SEE 852.00/6301 FOR Tel. #50, 10 a.m.

FROM Turkey (Washington) DATED Aug. 27, 1937

TO NAME 1—1127 ero

REGARDING: Possibility of presence in the sea of Marmora of a foreign submarine. On the 19th a Turkish naval unit sighted a suspicious object near Marmora Island thus raising the,- in violation of the Straits Convention and international law, which if ever discovered will be challenged and if possible seized.

mb

767.68119/1004

EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

LONDON, September 9, 1937.

No. 3372

SUBJECT: Montreux Convention.

DIVISION OF EUROPEAN AFFAIRS SEP 23 1937 DEPARTMENT OF STATE

DISTRIBUTION - CHECK Yes No
To the Field
In U. S. A.
Copy to Navy

RECEIVED DEPARTMENT OF STATE 1937 SEP 17 AM 10 55 DIVISION OF COMMUNICATIONS AND RECORDS

DEPARTMENT OF STATE SEP 18 1937 DIVISION OF NEAR EASTERN AFFAIRS

SEP 23 1937

DEPARTMENT OF STATE
DIVISION OF
COMMUNICATIONS AND RECORDS
PUBLICATIONS SECTION
SEP 18 1937
Copy of accompanying documents stamped to be returned to DCR

767.68119/1005

2 copies of encl. to Lo

The Honorable

The Secretary of State,

Washington, D. C.

DEPARTMENT OF STATE SEP 23 1937 ASSISTANT SECRETARY OF STATE

Sir:

I have the honor to refer to the Embassy's despatch No. 2387, dated July 28, 1936, and to forward herewith, for the information of the Treaty Division, five copies of the British White Paper entitled "TREATY SERIES NO. 36 (1937) - CONVENTION REGARDING THE REGIME OF THE STRAITS (WITH PROTOCOL); Montreux, July 20,,1936", which have just been received gratis from His Majesty's Stationery Office.

It will be noted that ratifications of His Majesty in respect of the United Kingdom and the Commonwealth of Australia were deposited at Paris on November 9, 1936.

Respectfully yours,

Herschel V. Johnson
Chargé d'Affaires ad interim

OCT 4 1937 FILED

DIVISION OF EUROPEAN AFFAIRS SEP 27 1937 DEPARTMENT OF STATE

Enclosures:
1. Five copies
Cmd. 5551

NDB/HEJ

Mission ~~Consular Office~~ at London, England.

Despatch; No. 3372 Date September 9, 1937.

Instructions, Date ____ *File* ____

For Information of Treaty Division

No. copies Sent 5 Regularly Occasionally Sample Copy

Source His Majesty's Stationery Office

TREATY SERIES NO. 30 (1937) - CONVENTION

GOVERNMENT PRINTING OFFICE 1—1203

(Over)

regarding the REGIME OF THE STRAITS (With Protocol); Montreux, July 20, 1936. (Ratifications of His Majesty in respect of the United Kingdom and the Commonwealth of Australia deposited at Paris, November 9, 1936)

Cmd. 5551 Gratis

Enclosure No. 1 to despatch No 3372 of 9/9/37.
from the Embassy at London, England.
STRAITS

(7)

Treaty Series No. 30 (1937)

CONVENTION

regarding the

RÉGIME OF THE STRAITS

[WITH PROTOCOL]

Montreux, July 20, 1936

[Ratifications of His Majesty in respect of the United Kingdom and the Commonwealth of Australia deposited at Paris on November 9, 1936]

Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament by Command of His Majesty

LONDON
PRINTED AND PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:
Adastral House, Kingsway, London, W.C. 2; 120 George Street, Edinburgh 2;
26 York Street, Manchester 1; 1 St. Andrew's Crescent, Cardiff;
80 Chichester Street, Belfast;
or through any bookseller

1937
Price 9*d*. net

Cmd. 5551

THIS DOCUMENT MUST BE RETURNED TO THE
DIVISION OF COMMUNICATIONS AND RECORDS

CONVENTION CONCERNANT LE RÉGIME DES DÉTROITS.

Montreux, le 20 juillet 1936.

SA Majesté le Roi des Bulgares, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, Sa Majesté le Roi des Hellènes, Sa Majesté l'Empereur du Japon, Sa Majesté le Roi de Roumanie, le Président de la République turque, le Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétiques socialistes et Sa Majesté le Roi de Yougoslavie;

Animés du désir de régler le passage et la navigation dans le détroit des Dardanelles, la Mer de Marmara et le Bosphore, compris sous la dénomination générale de " Détroits," de manière à sauvegarder, dans le cadre de la sécurité de la Turquie et de la sécurité, dans la Mer Noire, des États riverains, le principe consacré par l'article 23 du Traité de Paix signé à Lausanne, le 24 juillet 1923;

Ont résolu de substituer la présente Convention à la Convention signée à Lausanne le 24 juillet 1923 et ont désigné pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Bulgares :

M. le Docteur Nicolas P. Nicolaev, Ministre plénipotentiaire, Secrétaire général du Ministère des Affaires étrangères et des Cultes;

M. Pierre Neïcov, Ministre plénipotentiaire, Directeur des Affaires politiques au Ministère des Affaires étrangères et des Cultes.

Le Président de la République française :

M. Paul-Boncour, Sénateur, Délégué permanent de la France à la Société des Nations, ancien Président du Conseil, ancien Ministre des Affaires étrangères, Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre;

M. Henri Ponsot, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République française à Ankara, Grand Officier de la Légion d'Honneur.

Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes :

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord et toutes les parties de l'Empire britannique qui ne sont pas individuellement Membres de la Société des Nations :

Le Très Honorable Lord Stanley, P.C., M.C., M.P., Secrétaire parlementaire à Son Amirauté;

TRANSLATION.

CONVENTION REGARDING THE RÉGIME OF THE STRAITS.

Montreux, July 20, 1936.

HIS Majesty the King of the Bulgarians, the President of the French Republic, His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Majesty the King of the Hellenes, His Majesty the Emperor of Japan, His Majesty the King of Roumania, the President of the Turkish Republic, the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, and His Majesty the King of Yugoslavia;

Desiring to regulate transit and navigation in the Straits of the Dardanelles, the Sea of Marmora and the Bosphorus comprised under the general term "Straits" in such manner as to safeguard, within the framework of Turkish security and of the security, in the Black Sea, of the riparian States, the principle enshrined in article 23 of the Treaty of Peace signed at Lausanne on the 24th July, 1923;

Have resolved to replace by the present Convention the Convention signed at Lausanne on the 24th July, 1923,(1) and have appointed as their plenipotentiaries:

His Majesty the King of the Bulgarians:

Dr. Nicolas P. Nicolaev, Minister Plenipotentiary, Secretary-General of the Ministry of Foreign Affairs and of Cults;

M. Pierre Neïcov, Minister Plenipotentiary, Director of Political Affairs at the Ministry of Foreign Affairs and of Cults.

The President of the French Republic:

M. Paul-Boncour, Senator, Permanent Delegate of France to the League of Nations, former President of the Council, former Minister for Foreign Affairs, Chevalier of the Legion of Honour, Croix de Guerre;

M. Henri Ponsot, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the French Republic at Angora, Grand Officer of the Legion of Honour.

His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India:

For Great Britain and Northern Ireland and all parts of the British Empire which are not separate Members of the League of Nations:

The Right Honourable Lord Stanley, P.C., M.C., M.P., Parliamentary Secretary to the Admiralty;

(1) "Treaty Series No. 16 (1923)," Cmd. 1929, p. 109.

Pour le Commonwealth d'Australie :

Le Très Honorable Stanley Melbourne Bruce, C.H., M.C., Haut-Commissaire du Commonwealth d'Australie à Londres ;

Sa Majesté le Roi des Hellènes :

M. Nicolas Politis, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Grèce à Paris, ancien Ministre des Affaires étrangères ;

M. Raoul Bibica Rosetti, Délégué permanent de la Grèce auprès de la Société des Nations ;

Sa Majesté l'Empereur du Japon :

M. Naotake Sato, Jusammi, Grand-Cordon de l'Ordre du Soleil-Levant, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire à Paris ;

M. Masa-aki Hotta, Jushii, Deuxième Classe de l'Ordre du Soleil-Levant, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Berne ;

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

M. Nicolas Titulesco, Ministre Secrétaire d'État au Département des Affaires étrangères ;

M. Constantin Contzesco, Ministre plénipotentiaire, Délégué de la Roumanie aux Commissions européenne et internationale du Danube ;

M. Vespasien Pella, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à La Haye ;

Le Président de la République turque :

M. le Docteur Rüştü Aras, Ministre des Affaires étrangères, Député d'Izmir ;

M. Suad Davas, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République turque à Paris ;

M. Numan Menemencioglu, Ambassadeur de Turquie, Secrétaire général du Ministère des Affaires étrangères ;

M. Asim Gündüz, Général de Corps d'Armée, Sous-Chef de l'État-Major général ;

M. Necmeddin Sadak, Délégué permanent de Turquie auprès de la Société des Nations, Député de Sivas, Rapporteur à la Commission des Affaires étrangères ;

Le Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétiques socialistes :

M. Maxime Litvinoff, Membre du Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, Commissaire du Peuple aux Affaires étrangères ;

For the Commonwealth of Australia :

The Right Honourable Stanley Melbourne Bruce, C.H., M.C., High Commissioner for the Commonwealth of Australia in London;

His Majesty the King of the Hellenes :

M. Nicolas Politis, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Greece in Paris, former Minister for Foreign Affairs;

M. Raoul Bibica Rosetti, Permanent Delegate of Greece to the League of Nations;

His Majesty the Emperor of Japan :

M. Naotake Sato, Jusammi, Grand-Cordon of the Order of the Rising Sun, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary in Paris;

M. Massa-aki Hotta, Jushii, Second Class of the Order of the Rising Sun, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Berne;

His Majesty the King of Roumania :

M. Nicolas Titulesco, Minister Secretary of State for the Department of Foreign Affairs;

M. Constantin Contzesco, Minister Plenipotentiary, Delegate of Roumania to the European and International Commissions of the Danube;

M. Vespasien Pella, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at The Hague;

The President of the Turkish Republic :

Dr. Rüştü Aras, Minister for Foreign Affairs, Deputy for Smyrna;

M. Suad Davaz, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Turkish Republic in Paris;

M. Numan Menemençioğlu, Ambassador of Turkey, Secretary-General of the Ministry for Foreign Affairs;

M. Asim Gündüz, General Commanding an Army Corps, Deputy Chief of the General Staff;

M. Necmeddin Sadak, Permanent Delegate of Turkey to the League of Nations, Deputy for Sivas, *Rapporteur* for the Committee of Foreign Affairs;

The Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics :

M. Maxime Litvinoff, Member of the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, People's Commissar for Foreign Affairs;

Sa Majesté le Roi de Yougoslavie :

M. Ivan Soubbotitch, Délégué permanent du Royaume de Yougoslavie près la Société des Nations.

LESQUELS, après avoir exhibé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE 1er.

Les Hautes Parties contractantes reconnaissent et affirment le principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans les Détroits.

L'usage de ladite liberté est dorénavant réglé par les dispositions de la présente Convention.

Section I.—*Navires de Commerce.*

ARTICLE 2.

En temps de paix, les navires de commerce jouiront de la complète liberté de passage et de navigation dans les Détroits, de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement, sans aucune formalité, sous réserve des dispositions de l'article 3 ci-après. Aucune taxe ou charge autres que celles dont la perception est prévue par l'annexe 1 à la présente Convention ne sera prélevée par les autorités turques sur ces navires lorsqu'ils passeront en transit sans faire escale dans un port des Détroits.

Afin de faciliter la perception de ces taxes ou charges, les navires de commerce qui franchiront les Détroits feront connaître aux agents du poste visé à l'article 3 leurs nom, nationalité, tonnage, destination et provenance.

Le pilotage et le remorquage restent facultatifs.

ARTICLE 3.

Tout navire qui pénètre dans les Détroits par la Mer Égée ou par la Mer Noire s'arrêtera à un poste sanitaire près de l'entrée des Détroits aux fins du contrôle sanitaire établi par les règlements turcs dans le cadre des prescriptions sanitaires internationales. Ce contrôle, dans le cas de navires possédant une patente nette de santé ou présentant une déclaration de santé attestant qu'ils ne tombent pas sous le coup des dispositions d'alinéa 2 du présent article, s'effectuera de jour et de nuit, avec le plus de rapidité possible, et ces navires ne devront être astreints à aucun autre arrêt au cours de leur passage dans les Détroits.

Les navires qui ont à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou qui en ont eu moins de sept jours auparavant, ainsi que les navires qui ont quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures,

His Majesty the King of Yugoslavia :

M. Ivan Soubbotitch, Permanent Delegate of the Kingdom of Yugoslavia to the League of Nations;

Who, after having exhibited their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions :—

Article 1.

The High Contracting Parties recognise and affirm the principle of freedom of transit and navigation by sea in the Straits.

The exercise of this freedom shall henceforth be regulated by the provisions of the present Convention.

Section I.—*Merchant Vessels.*

Article 2.

In time of peace, merchant vessels shall enjoy complete freedom of transit and navigation in the Straits, by day and by night, under any flag and with any kind of cargo, without any formalities, except as provided in article 3 below. No taxes or charges other than those authorised by Annex I to the present Convention shall be levied by the Turkish authorities on these vessels when passing in transit without calling at a port in the Straits.

In order to facilitate the collection of these taxes or charges merchant vessels passing through the Straits shall communicate to the officials at the stations referred to in article 3 their name, nationality, tonnage, destination and last port of call (provenance).

Pilotage and towage remain optional.

Article 3.

All ships entering the Straits by the Ægean Sea or by the Black Sea shall stop at a sanitary station near the entrance to the Straits for the purposes of the sanitary control prescribed by Turkish law within the framework of international sanitary regulations. This control, in the case of ships possessing a clean bill of health or presenting a declaration of health testifying that they do not fall within the scope of the provisions of the second paragraph of the present article, shall be carried out by day and by night with all possible speed, and the vessels in question shall not be required to make any other stop during their passage through the Straits.

Vessels which have on board cases of plague, cholera, yellow fever, exanthematic typhus or smallpox, or which have had such cases on board during the previous seven days, and vessels which have left an infected port within less than five times twenty-four hours shall stop

s'arrêteront au poste sanitaire indiqué à l'alinéa précédent pour y embarquer les gardes sanitaires que les autorités turques pourraient désigner. Il ne sera à ce titre prélevé aucune taxe ou charge et les gardes devront être débarqués à un poste sanitaire à la sortie des Détroits.

ARTICLE 4.

En temps de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante, les navires de commerce, quels que soient le pavillon et le chargement, jouiront de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits dans les conditions prévues aux articles 2 et 3.

Le pilotage et le remorquage restent facultatifs.

ARTICLE 5.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, les navires de commerce n'appartenant pas à un pays en guerre avec la Turquie jouiront de la liberté de passage et de navigation dans les Détroits à condition de n'assister en aucune façon l'ennemi.

Ces navires entreront de jour dans les Détroits et le passage devra s'effectuer par la route qui sera, dans chaque cas, indiquée par les autorités turques.

ARTICLE 6.

Au cas où la Turquie s'estimerait menacée d'un danger de guerre imminent, il continuerait néanmoins à être fait application des dispositions de l'article 2, sauf que les navires devraient entrer de jour dans les Détroits et que le passage devrait s'effectuer par la route indiquée, dans chaque cas, par les autorités turques.

Le pilotage pourrait, dans ce cas, être rendu obligatoire, mais sans rétribution.

ARTICLE 7.

Le terme "navires de commerce" s'applique à tous les navires qui ne sont pas visés par la Section II de la présente Convention.

Section II.—*Bâtiments de Guerre.*

ARTICLE 8.

Aux fins de la présente Convention, la définition applicable aux bâtiments de guerre et à leurs spécifications, ainsi qu'au calcul des tonnages est celle qui figure dans l'annexe II à la présente Convention.

ARTICLE 9.

Les bâtiments auxiliaires de la marine militaire spécifiquement conçus pour le transport des combustibles, liquides ou non, ne seront pas astreints au préavis visé à l'article 13 et n'entreront pas dans le calcul des tonnages soumis à limitation en vertu des articles 14 et 18,

at the sanitary stations indicated in the preceding paragraph in order to embark such sanitary guards as the Turkish authorities may direct. No tax or charge shall be levied in respect of these sanitary guards and they shall be disembarked at a sanitary station on departure from the Straits.

ARTICLE 4.

In time of war, Turkey not being belligerent, merchant vessels, under any flag or with any kind of cargo, shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits subject to the provisions of articles 2 and 3.

Pilotage and towage remain optional.

ARTICLE 5.

In time of war, Turkey being belligerent, merchant vessels not belonging to a country at war with Turkey shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits on condition that they do not in any way assist the enemy.

Such vessels shall enter the Straits by day and their transit shall be effected by the route which shall in each case be indicated by the Turkish authorities.

ARTICLE 6.

Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war, the provisions of article 2 shall nevertheless continue to be applied except that vessels must enter the Straits by day and that their transit must be effected by the route which shall, in each case, be indicated by the Turkish authorities.

Pilotage may, in this case, be made obligatory, but no charge shall be levied.

ARTICLE 7.

The term " merchant vessels " applies to all vessels which are not covered by Section II of the present Convention.

Section II.—*Vessels of War.*

ARTICLE 8.

For the purposes of the present Convention, the definitions of vessels of war and of their specification together with those relating to the calculation of tonnage shall be as set forth in Annex II to the present Convention.

ARTICLE 9.

Naval auxiliary vessels specifically designed for the carriage of fuel, liquid or non-liquid, shall not be subject to the provisions of article 13 regarding notification, nor shall they be counted for the purpose of calculating the tonnage which is subject to limitation

à condition de traverser les Détroits isolément. Toutefois ils demeureront assimilés aux bâtiments de guerre en ce qui concerne les autres conditions de passage.

Les bâtiments auxiliaires visés au précédent alinéa ne pourront bénéficier de la dérogation envisagée que si leur armement ne comporte pas : comme artillerie contre objectifs flottants, plus de deux pièces d'un calibre de 105 mm. au maximum ; comme artillerie contre objectifs aériens, plus de deux matériels d'un calibre de 75 mm. au maximum.

ARTICLE 10.

En temps de paix, les bâtiments légers de surface, les petits navires de combat et les navires auxiliaires, qu'ils appartiennent à des Puissances riveraines ou non de la Mer Noire, quel que soit leur pavillon, jouiront de la liberté de passage dans les Détroits sans aucune taxe ou charge quelconque, pourvu qu'ils y pénètrent de jour et dans les conditions prévues aux articles 13 et suivants ci-après.

Les bâtiments de guerre autres que ceux qui entrent dans les classes visées à l'alinéa précédent n'auront le droit de passage que dans les conditions spéciales prévues aux articles 11 et 12.

ARTICLE 11.

Les Puissances riveraines de la Mer Noire sont autorisées à faire passer par les Détroits leurs bâtiments de ligne d'un tonnage supérieur au tonnage prévu à l'alinéa premier de l'article 14, à la condition que ces bâtiments ne franchissent les Détroits qu'un à un, escortés au plus de deux torpilleurs.

ARTICLE 12.

Les Puissances riveraines de la Mer Noire auront le droit de faire passer par les Détroits, en vue de rallier leur base, leurs sous-marins construits ou achetés en dehors de cette mer, si un avis de mise en chantier ou d'achat a été donné en temps utile à la Turquie.

Les sous-marins appartenant auxdites Puissances pourront également traverser les Détroits pour être réparés dans des chantiers situés hors de cette mer à la condition que des précisions à ce sujet soient données à la Turquie.

Dans l'un et l'autre cas, les sous-marins devront naviguer de jour et en surface et traverser les Détroits isolément.

ARTICLE 13.

Pour le passage dans les Détroits des bâtiments de guerre, un préavis devra être donné au Gouvernement turc par la voie diplomatique. La durée normale du préavis sera de huit jours ; mais il est désirable que, pour les Puissances non riveraines de la Mer Noire, elle

under articles 14 and 18, on condition that they shall pass through the Straits singly. They shall, however, continue to be on the same footing as vessels of war for the purpose of the remaining provisions governing transit.

The auxiliary vessels specified in the preceding paragraph shall only be entitled to benefit by the exceptional status therein contemplated if their armament does not include : for use against floating targets, more than two guns of a maximum calibre of 105 millimetres; for use against aerial targets, more than two guns of a maximum calibre of 75 millimetres.

ARTICLE 10.

In time of peace, light surface vessels, minor war vessels and auxiliary vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, and whatever their flag, shall enjoy freedom of transit through the Straits without any taxes or charges whatever, provided that such transit is begun during daylight and subject to the conditions laid down in article 13 and the articles following thereafter.

Vessels of war other than those which fall within the categories specified in the preceding paragraph shall only enjoy a right of transit under the special conditions provided by articles 11 and 12.

ARTICLE 11.

Black Sea Powers may send through the Straits capital ships of a tonnage greater than that laid down in the first paragraph of article 14, on condition that these vessels pass through the Straits singly, escorted by not more than two destroyers.

ARTICLE 12.

Black Sea Powers shall have the right to send through the Straits, for the purpose of rejoining their base, submarines constructed or purchased outside the Black Sea, provided that adequate notice of the laying down or purchase of such submarines shall have been given to Turkey.

Submarines belonging to the said Powers shall also be entitled to pass through the Straits to be repaired in dockyards outside the Black Sea on condition that detailed information on the matter is given to Turkey.

In either case, the said submarines must travel by day and on the surface, and must pass through the Straits singly.

ARTICLE 13.

The transit of vessels of war through the Straits shall be preceded by a notification given to the Turkish Government through the diplomatic channel. The normal period of notice shall be eight days; but it is desirable that in the case of non-Black Sea Powers this period

soit portée à quinze jours. Il sera indiqué dans le préavis la destination, le nom, le type et le nombre des bâtiments, ainsi que la date de passage pour l'aller et, s'il y a lieu, pour le retour. Tout changement de date devra faire l'objet d'un préavis de trois jours.

L'entrée dans les Détroits pour le passage d'aller devra avoir lieu dans un délai de cinq jours à partir de la date indiquée dans le préavis initial. Après l'expiration de ce délai, il devra être donné un nouveau préavis, dans les mêmes conditions que pour le préavis initial.

Lors du passage, le commandant de la force navale communiquera, sans avoir à s'arrêter, à une station de signaux à l'entrée des Dardanelles ou du Bosphore, la composition exacte de la force se trouvant sous ses ordres.

Article 14.

Le tonnage global maximum de toutes les forces navales étrangères pouvant se trouver en cours de transit dans les Détroits ne devra pas dépasser 15,000 tonnes, sauf dans les cas prévus à l'article 11 et à l'annexe III à la présente Convention.

Toutefois les forces visées à l'alinéa précédent ne devront pas comprendre plus de neuf bâtiments.

Ne seront pas compris dans ce tonnage les bâtiments appartenant à des Puissances riveraines ou non riveraines de la Mer Noire qui, conformément aux dispositions de l'article 17, rendent visite à un port des Détroits.

Ne seront pas davantage compris dans ce tonnage les bâtiments de guerre qui auraient subi une avarie lors de la traversée; ces bâtiments se soumettront, pendant les réparations, aux dispositions spéciales de sécurité édictées par la Turquie.

Article 15.

Les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne pourront, en aucun cas, utiliser les aéronefs dont ils seraient porteurs.

Article 16.

Les bâtiments de guerre en transit dans les Détroits ne devront, sauf en cas d'avarie ou de fortune de mer, y séjourner au delà du temps nécessaire pour effecteur leur passage.

Article 17.

Les dispositions des articles précédents ne sauraient en aucune manière empêcher une force navale d'un tonnage et d'une composition quelconques de rendre, dans un port des Détroits, sur l'invitation du Gouvernement turc, une visite de courtoisie d'une durée limitée. Cette force devra quitter les Détroits par la même route que pour l'entrée, à moins qu'elle ne soit dans les conditions voulues pour passer en transit dans les Détroits, conformément aux dispositions des articles 10, 14 et 18.

should be increased to fifteen days. The notification shall specify the destination, name, type and number of the vessels, as also the date of entry for the outward passage and, if necessary, for the return journey. Any change of date shall be subject to three days' notice.

Entry into the Straits for the outward passage shall take place within a period of five days from the date given in the original notification. After the expiry of this period, a new notification shall be given under the same conditions as for the original notification.

When effecting transit, the commander of the naval force shall, without being under any obligation to stop, communicate to a signal station at the entrance to the Dardanelles or the Bosphorus the exact composition of the force under his orders.

ARTICLE 14.

The maximum aggregate tonnage of all foreign naval forces which may be in course of transit through the Straits shall not exceed 15,000 tons, except in the cases provided for in article 11 and in Annex III to the present Convention.

The forces specified in the preceding paragraph shall not, however, comprise more than nine vessels.

Vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, paying visits to a port in the Straits, in accordance with the provisions of article 17, shall not be included in this tonnage.

Neither shall vessels of war which have suffered damage during their passage through the Straits be included in this tonnage; such vessels, while undergoing repair, shall be subject to any special provisions relating to security laid down by Turkey.

ARTICLE 15.

Vessels of war in transit through the Straits shall in no circumstances make use of any aircraft which they may be carrying.

ARTICLE 16.

Vessels of war in transit through the Straits shall not, except in the event of damage or peril of the sea, remain therein longer than is necessary for them to effect the passage.

ARTICLE 17.

Nothing in the provisions of the preceding articles shall prevent a naval force of any tonnage or composition from paying a courtesy visit of limited duration to a port in the Straits, at the invitation of the Turkish Government. Any such force must leave the Straits by the same route as that by which it entered, unless it fulfils the conditions required for passage in transit through the Straits as laid down by articles 10, 14 and 18.

ARTICLE 18.

1. Le tonnage global que les Puissances non riveraines de la Mer Noire peuvent avoir dans cette mer en temps de paix est limité de la façon suivante :

(*a*) Sauf dans le cas prévu au paragraphe (*b*) ci-après, le tonnage global desdites Puissances n'excédera pas 30,000 tonnes;

(*b*) Au cas où, à un moment quelconque, le tonnage de la flotte la plus forte de la Mer Noire viendrait à dépasser d'au moins 10,000 tonnes celui de la flotte la plus forte en cette mer à la date de la signature de la présente Convention, le tonnage global de 30,000 tonnes mentionné au paragraphe (*a*) sera majoré d'autant, jusqu'à concurrence d'un maximum de 45,000 tonnes. A cette fin, chaque Puissance riveraine fera connaître, conformément à l'annexe IV à la présente Convention, au Gouvernement turc, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, le tonnage total de sa flotte en Mer Noire, et le Gouvernement turc transmettra cette information aux autres Hautes Parties contractantes ainsi qu'au Secrétaire général de la Société des Nations;

(*c*) Le tonnage que l'une quelconque des Puissances non riveraines aura la faculté d'avoir en Mer Noire sera limité aux deux tiers du tonnage global visé aux paragraphes (*a*) et (*b*) ci-dessus;

(*d*) Toutefois au cas où une ou plusieurs Puissances non riveraines de la Mer Noire désireraient y envoyer, dans un but humanitaire, des forces navales, ces forces, dont l'ensemble ne devra, en aucune hypothèse, excéder 8,000 tonnes, seront admises à pénétrer dans la Mer Noire, sans le préavis prévu à l'article 13 de la présente Convention, moyennant une autorisation obtenue du Gouvernement turc dans les conditions suivantes : si le tonnage global visé aux paragraphes (*a*) et (*b*) ci-dessus n'est pas atteint et ne doit pas être dépassé par les forces dont l'envoi est demandé, le Gouvernement turc accordera ladite autorisation dans le plus bref délai après la réception de la demande dont il aura été saisi; si ledit tonnage global se trouve être déjà utilisé ou s'il devait être dépassé par les forces dont l'envoi est demandé, le Gouvernement turc donnera immédiatement connaissance de la demande d'autorisation aux autres Puissances riveraines de la Mer Noire et si ces Puissances, vingt-quatre heures après en avoir été informées, n'y font pas d'objection, il fera savoir aux Puissances intéressées, au plus tard dans un délai utile de quarante-huit heures, la suite qu'il aura décidé de donner à leur demande.

Toute entrée ultérieure en Mer Noire de forces navales des Puissances non riveraines ne s'effectuera que dans les limites disponibles du tonnage global visé aux paragraphes (*a*) et (*b*) ci-dessus.

2. Quel que soit l'objet de leur présence en Mer Noire, les bâtiments de guerre des Puissances non riveraines ne pourront pas y rester plus de vingt et un jours.

ARTICLE 18.

(1) The aggregate tonnage which non-Black Sea Powers may have in that sea in time of peace shall be limited as follows :—

(*a*) Except as provided in paragraph (*b*) below, the aggregate tonnage of the said Powers shall not exceed 30,000 tons;

(*b*) If at any time the tonnage of the strongest fleet in the Black Sea shall exceed by at least 10,000 tons the tonnage of the strongest fleet in that sea at the date of the signature of the present Convention, the aggregate tonnage of 30,000 tons mentioned in paragraph (*a*) shall be increased by the same amount, up to a maximum of 45,000 tons. For this purpose, each Black Sea Power shall, in conformity with Annex IV to the present Convention, inform the Turkish Government, on the 1st January and the 1st July of each year, of the total tonnage of its fleet in the Black Sea; and the Turkish Government shall transmit this information to the other High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations.

(*c*) The tonnage which any one non-Black Sea Power may have in the Black Sea shall be limited to two-thirds of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (*a*) and (*b*) above;

(*d*) In the event, however, of one or more non-Black Sea Powers desiring to send naval forces into the Black Sea, for a humanitarian purpose, the said forces, which shall in no case exceed 8,000 tons altogether, shall be allowed to enter the Black Sea without having to give the notification provided for in article 13 of the present Convention, provided an authorisation is obtained from the Turkish Government in the following circumstances: if the figure of the aggregate tonnage specified in paragraphs (*a*) and (*b*) above has not been reached and will not be exceeded by the despatch of the forces which it is desired to send, the Turkish Government shall grant the said authorisation within the shortest possible time after receiving the request which has been addressed to it; if the said figure has already been reached or if the despatch of the forces which it is desired to send will cause it to be exceeded, the Turkish Government will immediately inform the other Black Sea Powers of the request for authorisation, and if the said Powers make no objection within twenty-four hours of having received this information, the Turkish Government shall, within forty-eight hours at the latest, inform the interested Powers of the reply which it has decided to make to their request.

Any further entry into the Black Sea of naval forces of non-Black Sea Powers shall only be effected within the available limits of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (*a*) and (*b*) above.

(2) Vessels of war belonging to non-Black Sea Powers shall not remain in the Black Sea more than twenty-one days, whatever be the object of their presence there.

ARTICLE 19.

En temps de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante, les bâtiments de guerre jouiront d'une complète liberté de passage et de navigation dans les Détroits dans des conditions identiques à celles qui sont stipulées aux articles 10 à 18.

Toutefois il sera interdit aux bâtiments de guerre de toute Puissance belligérante de passer à travers les Détroits, sauf dans les cas rentrant dans l'application de l'article 25 de la présente Convention, ainsi que dans le cas d'assistance prêtée à un État victime d'une agression en vertu d'un traité d'assistance mutuelle engageant la Turquie, conclu dans le cadre du Pacte de la Société des Nations, enregistré et publié conformément aux dispositions de l'article 18 dudit Pacte.

Dans les cas exceptionnels visés à l'alinéa précédent, ne seront pas applicables les limitations indiquées dans les articles 10 à 18.

Malgré l'interdiction de passage édictée dans l'alinéa 2 ci-dessus, les bâtiments de guerre des Puissances belligérantes riveraines ou non de la Mer Noire, séparés de leurs ports d'attache, sont autorisés à rallier ces ports.

Il est interdit aux bâtiments de guerre belligérants de procéder à toute capture, d'exercer le droit de visite et de se livrer à un acte hostile quelconque dans les Détroits.

ARTICLE 20.

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante, les dispositions des articles 10 à 18 ne seront pas applicables; le passage des bâtiments de guerre sera entièrement laissé à la discrétion du Gouvernement turc.

ARTICLE 21.

Au cas où la Turquie s'estimerait menacée d'un danger de guerre imminent, elle aurait le droit d'appliquer les dispositions de l'article 20 de la présente Convention.

Les bâtiments de guerre qui, après avoir passé par les Détroits antérieurement à l'usage par la Turquie de la faculté que lui confère l'alinéa précédent, se trouveraient ainsi séparés de leurs ports d'attache, pourront rallier ces ports. Il est cependant entendu que la Turquie pourra ne pas faire bénéficier de ce droit les bâtiments de l'État dont l'attitude aurait motivé l'application du présent article.

Si le Gouvernement turc fait usage de la faculté que lui confère l'alinéa premier ci-dessus, il adressera une notification à cet effet aux Hautes Parties contractantes ainsi qu'au Secrétaire général de la Société des Nations.

Si le Conseil de la Société des Nations, par une majorité des deux tiers, décide que les mesures ainsi prises par la Turquie ne sont pas justifiées et si tel est également l'avis de la majorité des Hautes Parties contractantes signataires de la présente Convention, le

ARTICLE 19.

In time of war, Turkey not being belligerent, warships shall enjoy complete freedom of transit and navigation through the Straits under the same conditions as those laid down in articles 10 to 18.

Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not, however, pass through the Straits except in cases arising out of the application of article 25 of the present Convention, and in cases of assistance rendered to a State victim of aggression in virtue of a treaty of mutual assistance binding Turkey, concluded within the framework of the Covenant of the League of Nations, and registered and published in accordance with the provisions of article 18 of the Covenant.

In the exceptional cases provided for in the preceding paragraph, the limitations laid down in articles 10 to 18 of the present Convention shall not be applicable.

Notwithstanding the prohibition of passage laid down in paragraph 2 above, vessels of war belonging to belligerent Powers, whether they are Black Sea Powers or not, which have become separated from their bases, may return thereto.

Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not make any capture, exercise the right of visit and search, or carry out any hostile act in the Straits.

ARTICLE 20.

In time of war, Turkey being belligerent, the provisions of articles 10 to 18 shall not be applicable; the passage of warships shall be left entirely to the discretion of the Turkish Government.

ARTICLE 21.

Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war she shall have the right to apply the provisions of article 20 of the present Convention.

Vessels which have passed through the Straits before Turkey has made use of the powers conferred upon her by the preceding paragraph, and which thus find themselves separated from their bases, may return thereto. It is, however, understood that Turkey may deny this right to vessels of war belonging to the State whose attitude has given rise to the application of the present article.

Should the Turkish Government make use of the powers conferred by the first paragraph of the present article, a notification to that effect shall be addressed to the High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations.

If the Council of the League of Nations decide by a majority of two-thirds that the measures thus taken by Turkey are not justified, and if such should also be the opinion of the majority of the High Contracting Parties signatories to the present Convention, the Turkish

Gouvernement turc s'engage à rapporter les mesures en question ainsi que celles qui auraient été prises en vertu de l'article 6 de la présente Convention.

ARTICLE 22.

Les bâtiments de guerre qui ont à bord des cas de peste, de choléra, de fièvre jaune, de typhus exanthématique ou de variole, ou qui en ont eu moins de sept jours auparavant, ainsi que les bâtiments qui ont quitté un port contaminé depuis moins de cinq fois vingt-quatre heures devront passer les Détroits en quarantaine et appliquer par les moyens du bord les mesures prophylactiques nécessaires pour éviter toute possibilité de contamination des Détroits.

Section III.—*Aéronefs.*

ARTICLE 23.

En vue d'assurer le passage des aéronefs civils entre la Méditerranée et la Mer Noire, le Gouvernement turc indiquera, en dehors des zones interdites des Détroits, les routes aériennes destinées à ce passage ; les aéronefs civils pourront utiliser ces routes en donnant au Gouvernement turc, pour les survols occasionnels, un préavis de trois jours et, pour les survols de services réguliers, un préavis général des dates de passage.

D'autre part, nonobstant la remilitarisation des Détroits, le Gouvernement turc fournira les facilités nécessaires pour le passage en toute sécurité des aéronefs civils autorisés d'après la réglementation aérienne en vigueur en Turquie à survoler le territoire turc entre l'Europe et l'Asie. Pour les cas où une autorisation de survol aurait été accordée, la route à suivre dans la zone des Détroits sera périodiquement indiquée.

Section IV.—*Dispositions générales.*

ARTICLE 24.

Les attributions de la Commission internationale constituée en vertu de la Convention concernant le régime des Détroits en date du 24 juillet 1923 sont transférées au Gouvernement turc.

Le Gouvernement turc s'engage à réunir les statistiques et à fournir les renseignements relatifs à l'application des articles 11, 12, 14 et 18.

Il doit veiller à l'exécution de toute disposition de la présente Convention ayant trait au passage des bâtiments de guerre dans les Détroits.

Dès qu'il aura été avisé du prochain passage dans les Détroits d'une force navale étrangère, le Gouvernement turc fera connaître aux représentants à Ankara des Hautes Parties contractantes la composition de cette force, son tonnage, la date prévue pour son entrée dans les Détroits et, s'il y a lieu, la date probable de son retour.

Government undertakes to discontinue the measures in question as also any measures which may have been taken under article 6 of the present Convention.

ARTICLE 22.

Vessels of war which have on board cases of plague, cholera, yellow fever, exanthematic typhus or smallpox or which have had such cases on board within the last seven days and vessels of war which have left an infected port within less than five times twenty-four hours must pass through the Straits in quarantine and apply by the means on board such prophylactic measures as are necessary in order to prevent any possibility of the Straits being infected.

Section III.—*Aircraft.*

ARTICLE 23.

In order to assure the passage of civil aircraft between the Mediterranean and the Black Sea, the Turkish Government will indicate the air routes available for this purpose, outside the forbidden zones which may be established in the Straits. Civil aircraft may use these routes provided that they give the Turkish Government, as regards occasional flights, a notification of three days, and as regards flights on regular services, a general notification of the dates of passage.

The Turkish Government moreover undertake, notwithstanding any remilitarisation of the Straits, to furnish the necessary facilities for the safe passage of civil aircraft authorised under the air regulations in force in Turkey to fly across Turkish territory between Europe and Asia. The route which is to be followed in the Straits zone by aircraft which have obtained an authorisation shall be indicated from time to time.

Section IV.—*General Provisions.*

ARTICLE 24.

The functions of the International Commission set up under the Convention relating to the régime of the Straits of the 24th July, 1923, are hereby transferred to the Turkish Government.

The Turkish Government undertake to collect statistics and to furnish information concerning the application of articles 11, 12, 14 and 18 of the present Convention.

They will supervise the execution of all the provisions of the present Convention relating to the passage of vessels of war through the Straits.

As soon as they have been notified of the intended passage through the Straits of a foreign naval force the Turkish Government shall inform the representatives at Angora of the High Contracting Parties of the composition of that force, its tonnage, the date fixed for its entry into the Straits, and, if necessary, the probable date of its return.

Le Gouvernement turc adressera au Secrétaire général de la Société des Nations ainsi qu'aux Hautes Parties contractantes un rapport annuel indiquant les mouvements des bâtiments de guerre étrangers dans les Détroits et fournissant tous renseignements utiles pour le commerce et la navigation maritime et aérienne envisagée dans la présente Convention.

Article 25.

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations découlant du Pacte de la Société des Nations pour la Turquie ou pour toute autre Haute Partie contractante, Membre de la Société des Nations.

Section V.—*Dispositions finales.*

Article 26.

La présente Convention sera ratifiée dans le plus court délai possible.

Les ratifications seront déposées aux archives du Gouvernement de la République française à Paris.

Le Gouvernement japonais aura la faculté de se borner à faire connaître au Gouvernement de la République française, par son représentant diplomatique à Paris, que la ratification a été donnée et, dans ce cas, il devra transmettre l'instrument aussitôt que faire se pourra.

Un procès-verbal de dépôt sera dressé dès que six instruments de ratification, y compris celui de la Turquie, auront été déposés. A cette fin, la notification prévue à l'alinéa précédent équivaudra au dépôt de l'instrument de ratification.

La présente Convention entrera en vigueur à la date de ce procès-verbal.

Le Gouvernement français remettra à toutes les Hautes Parties contractantes une copie authentique du procès-verbal visé à l'alinéa précédent et des procès-verbaux de dépôt des ratifications ultérieures.

Article 27.

A partir de son entrée en vigueur, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de toute Puissance signataire du Traité de Paix de Lausanne du 24 juillet 1923.

Toute adhésion sera signifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République française et, par celui-ci, à toutes les Hautes Parties contractantes.

Elle portera effet à dater du jour de la signification au Gouvernement français.

The Turkish Government shall address to the Secretary-General of the League of Nations and to the High Contracting Parties an annual report giving details regarding the movements of foreign vessels of war through the Straits and furnishing all information which may be of service to commerce and navigation, both by sea and by air, for which provision is made in the present Convention.

Article 25.

Nothing in the present Convention shall prejudice the rights and obligations of Turkey, or of any of the other High Contracting Parties members of the League of Nations, arising out of the Covenant of the League of Nations.

Section V.—*Final Provisions.*

Article 26.

The present Convention shall be ratified as soon as possible.

The ratifications shall be deposited in the archives of the Government of the French Republic in Paris.

The Japanese Government shall be entitled to inform the Government of the French Republic through their diplomatic representative in Paris that the ratification has been given, and in that case they shall transmit the instrument of ratification as soon as possible.

A *procès-verbal* of the deposit of ratifications shall be drawn up as soon as six instruments of ratification, including that of Turkey, shall have been deposited. For this purpose the notification provided for in the preceding paragraph shall be taken as the equivalent of the deposit of an instrument of ratification.

The present Convention shall come into force on the date of the said *procès-verbal.*

The French Government will transmit to all the High Contracting Parties an authentic copy of the *procès-verbal* provided for in the preceding paragraph and of the *procès-verbaux* of the deposit of any subsequent ratifications.

Article 27.

The present Convention shall, as from the date of its entry into force, be open to accession by any Power signatory to the Treaty of Peace at Lausanne signed on the 24th July, 1923.

Each accession shall be notified, through the diplomatic channel, to the Government of the French Republic, and by the latter to all the High Contracting Parties.

Accessions shall come into force as from the date of notification to the French Government.

ARTICLE 28.

La présente Convention aura une durée de vingt ans à dater de son entrée en vigueur.

Toutefois le principe de la liberté de passage et de navigation affirmé à l'article 1er de la présente Convention aura une durée illimitée.

Si, deux ans avant l'expiration de ladite période de vingt ans, aucune Haute Partie contractante n'a donné un préavis de dénonciation au Gouvernement français, la présente Convention demeurera en vigueur jusqu'à ce que deux années se soient écoulées après l'envoi d'un préavis de dénonciation. Ce préavis sera notifié par le Gouvernement français aux Hautes Parties contractantes.

Si la présente Convention venait à être dénoncée conformément aux dispositions du présent article, les Hautes Parties contractantes conviennent de se faire représenter à une conférence en vue d'arrêter les termes d'une nouvelle convention.

ARTICLE 29.

A l'expiration de chaque période quinquennale à compter de la mise en vigueur de la présente Convention, chacune des Hautes Parties contractantes pourra prendre l'initiative de proposer des amendements à une ou plusieurs dispositions de la présente Convention.

Pour être recevable, la demande de revision formulée par une des Hautes Parties contractantes doit être appuyée, s'il s'agit de modifications à l'article 14 ou à l'article 18, par une autre Haute Partie contractante et, s'il s'agit de modifications à tout autre article, par deux autres Hautes Parties contractantes.

La demande de revision ainsi appuyée devra être notifiée à toutes les Hautes Parties contractantes trois mois avant l'expiration de la période quinquennale en cours. Ce préavis contiendra l'indication et les motifs des amendements proposés.

S'il est impossible d'aboutir sur ces propositions par la voie diplomatique, les Hautes Parties contractantes se feront représenter à une conférence convoquée à cet effet.

Cette conférence ne pourra statuer qu'à l'unanimité, à l'exception des cas de revision relatifs à l'article 14 et à l'article 18, pour lesquels il suffira d'une majorité des trois quarts des Hautes Parties contractantes.

Cette majorité sera calculée en y comprenant les trois quarts des Hautes Parties contractantes riveraines de la Mer Noire, y compris la Turquie.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

ARTICLE 28.

The present Convention shall remain in force for twenty years from the date of its entry into force.

The principle of freedom of transit and navigation affirmed in article 1 of the present Convention shall however continue without limit of time.

If, two years prior to the expiry of the said period of twenty years, no High Contracting Party shall have given notice of denunciation to the French Government the present Convention shall continue in force until two years after such notice shall have been given. Any such notice shall be communicated by the French Government to the High Contracting Parties.

In the event of the present Convention being denounced in accordance with the provisions of the present article, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference for the purpose of concluding a new Convention.

ARTICLE 29.

At the expiry of each period of five years from the date of the entry into force of the present Convention each of the High Contracting Parties shall be entitled to initiate a proposal for amending one or more of the provisions of the present Convention.

To be valid, any request for revision formulated by one of the High Contracting Parties must be supported, in the case of modifications to articles 14 or 18, by one other High Contracting Party, and, in the case of modifications to any other article, by two other High Contracting Parties.

Any request for revision thus supported must be notified to all the High Contracting Parties three months prior to the expiry of the current period of five years. This notification shall contain details of the proposed amendments and the reasons which have given rise to them.

Should it be found impossible to reach an agreement on these proposals through the diplomatic channel, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference to be summoned for this purpose.

Such a conference may only take decisions by a unanimous vote, except as regards cases of revision involving articles 14 and 18, for which a majority of three-quarters of the High Contracting Parties shall be sufficient.

The said majority shall include three-quarters of the High Contracting Parties which are Black Sea Powers, including Turkey.

IN WITNESS WHEREOF, the above-mentioned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Fait à Montreux, le vingt juillet mil neuf cent trente-six, en onze exemplaires, dont le premier, revêtu des sceaux des Plénipotentiaires, sera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française et dont les autres ont été remis aux Puissances signataires.

(L.S.) N. P. NICOLAEV.
(L.S.) PIERRE NEÏCOV.
(L.S.) J. PAUL-BONCOUR.
(L.S.) H. PONSOT.
(L.S.) STANLEY.
(L.S.) S. M. BRUCE.
(L.S.) N. POLITIS.
(L.S.) RAOUL BIBICA ROSETTI.

Les soussignés, Plénipotentiaires du Japon, déclarent, au nom de leur Gouvernement, que les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien la position du Japon comme État non membre de la Société des Nations, tant à l'égard du Pacte de la Société des Nations qu'à l'égard des traités d'assistance mutuelle conclus dans le cadre dudit Pacte, et que le Japon conserve notamment, pour ce qui concerne ce Pacte et ces traités dans les dispositions des articles 19 et 25, une pleine liberté d'appréciation.

(L.S.) N. SATO.
(L.S.) MASSA-AKI HOTTA.

(L.S.) N. TITULESCO.
(L.S.) CONS. CONTZESCO.
(L.S.) V. V. PELLA.
(L.S.) Dr. R. ARAS.
(L.S.) SUAD DAVAZ.
(L.S.) N. MENEMENCIOGLU.
(L.S.) ASIM GÜNDÜZ.
(L.S.) N. SADAK.
(L.S.) MAXIME LITVINOFF.
(L.S.) Dr. I. V. SOUBBOTITCH.

DONE at Montreux the 20th July, 1936, in eleven copies, of which the first copy, to which the seals of the Plenipotentiaries have been affixed, will be deposited in the archives of the Government of the French Republic, and of which the remaining copies have been transmitted to the signatory Powers.

(L.S.) N. P. NICOLAEV.
(L.S.) PIERRE NEÏCOV.
(L.S.) J. PAUL-BONCOUR.
(L.S.) H. PONSOT.
(L.S.) STANLEY.
(L.S.) S. M. BRUCE.
(L.S.) N. POLITIS.
(L.S.) RAOUL BIBICA ROSETTI.

The undersigned, Plenipotentiaries of Japan, declare, in the name of their Government, that the provisions of the present Convention do not in any sense modify the position of Japan as a State not a member of the League of Nations, whether in relation to the Covenant of the League of Nations or in regard to treaties of mutual assistance concluded within the framework of the said Covenant, and that in particular Japan reserves full liberty of interpretation as regards the provisions of articles 19 and 25 so far as they concern that Covenant and those treaties.

(L.S.) N. SATO.
(L.S.) MASSA-AKI HOTTA.

(L.S.) N. TITULESCO.
(L.S.) CONS. CONTZESCO.
(L.S.) V. V. PELLA.
(L.S.) DR. R. ARAS.
(L.S.) SUAD DAVAZ.
(L.S.) N. MENEMENCIOGLU.
(L.S.) ASIM GÜNDÜZ.
(L.S.) N. SADAK.
(L.S.) MAXIME LITVINOFF.
(L.S.) DR. I. V. SOUBBOTITCH.

ANNEXE I.

1. Les taxes et charges qui peuvent être prélevées conformément à l'article 2 de la présente Convention seront celles qui sont indiquées dans le tableau ci-après. Les réductions éventuelles de ces taxes et charges que le Gouvernement turc admettrait seront appliquées sans distinction de pavillon.

Nature du service rendu.	*Montant de la taxe ou de la charge à percevoir sur chaque tonne de jauge nette (net register tonnage). Francs or* (2).
(*a*) Contrôle sanitaire	0·075
(*b*) Phares, bouées lumineuses et bouées de chenaux ou autres :	
Jusqu'à 800 tonnes	0·42
Au-dessus de 800 tonnes ...	0·21
(*c*) Service de sauvetage, y compris les canots de sauvetage, les postes de fusées porte-amarres, les sirènes de brume, les radiophares, ainsi que les bouées lumineuses non comprises sous (*b*) ou autres installations du même genre	0·10

2. Les taxes et charges définies au tableau annexé au paragraphe premier de la présente annexe s'appliqueront à une double traversée des Détroits (c'est-à-dire à un passage de la Mer Égée à la Mer Noire et au voyage de retour vers la Mer Égée ou bien à une traversée des Détroits de la Mer Noire à la Mer Égée suivie du retour en Mer Noire); toutefois, si un navire de commerce franchit à nouveau les Détroits en vue de retourner en Mer Égée ou en Mer Noire, selon le cas, plus de six mois après la date d'entrée dans les Détroits pour le voyage d'aller, le navire pourra être appelé, sans distinction de pavillon, à acquitter une seconde fois ces taxes et charges.

3. Si, à la traversée d'aller, un navire de commerce déclare ne pas devoir revenir, il n'aura à acquitter, quant aux taxes et charges visées aux alinéas (*b*) et (*c*) du paragraphe 1er de la présente annexe, que la moitié du tarif.

4. Les taxes et charges définies au tableau annexé au paragraphe 1er de la présente annexe et qui ne seront pas plus élevées qu'il n'est indispensable pour couvrir les frais occasionnés par les services en question et pour conserver un fonds de réserve ou un fonds de roulement raisonnable ne seront augmentées ou complétées que par application des dispositions de l'article 29 de la présente Convention. Elles seront acquittées en francs or ou en monnaie turque d'après le cours des changes pratiqué à la date du paiement.

(2) Actuellement 100 piastres équivalent à environ 2 francs 50 centimes or

ANNEX I.

The taxes and charges which may be levied in accordance with article 2 of the present Convention shall be those set forth in the following table. Any reductions in these taxes or charges which the Turkish Government may grant shall be applied without any distinction based on the flag of the vessel :—

Nature of service rendered.	*Amount of tax or charge to be levied on each ton of net register tonnage. Francs gold*[2].
(*a*) Sanitary Control Stations	0·075
(*b*) Lighthouses, Light and Channel Buoys—	
Up to 800 tons...	0·42
Above 800 tons...	0·21
(*c*) Life Saving Services, including Life-boats, Rocket Stations, Fog Sirens, Direction-finding Stations, and any Light Buoys not comprised in (*b*) above, or other similar installations	0·10

2. The taxes and charges set forth in the table attached to paragraph 1 of the present annex shall apply in respect of a return voyage through the Straits (that is to say, a voyage from the Ægean Sea to the Black Sea and return back to the Ægean Sea or else a voyage through the Straits from the Black Sea to the Ægean Sea followed by a return voyage into the Black Sea); if, however, a merchant vessel re-enters the Straits with the object of returning into the Ægean Sea or to the Black Sea, as the case may be, more than six months after the date of entry into the Straits for the outward voyage, such vessel may be called upon to pay these taxes and charges a second time, provided no distinction is made based on the flag of the vessel.

3. If, on the outward voyage, a merchant vessel declares an intention of not returning, it shall only be obliged as regards the taxes and charges provided for in paragraphs (*b*) and (*c*) of the first paragraph of the present annex, to pay half the tariff indicated.

4. The taxes and charges set forth in the table attached to the first paragraph of the present annex, which are not to be greater than is necessary to cover the cost of maintaining the services concerned and of allowing for the creation of a reasonable reserve fund or working balance, shall not be increased or added to except in accordance with the provisions of article 29 of the present Convention. They shall be payable in gold francs or in Turkish currency at the rate of exchange prevailing on the date of payment.

(2) 100 piastres at present equals 2·5 francs gold (approx.).

5. Les navires de commerce pourront être tenus d'acquitter des taxes et des charges pour les services facultatifs tels que le pilotage et le remorquage lorsqu'un tel service aura été dûment rendu par les autorités turques à la demande de l'agent ou du capitaine du navire en question. Le Gouvernement turc publiera, de temps à autre, le tarif des taxes et charges qui seront perçues au titre de ces services facultatifs.

6. Ces tarifs ne seront pas augmentés dans les cas où lesdits services seront rendus obligatoires par l'application de l'article 5.

Annexe II.(3).

A. *Déplacement type.*

1. Le déplacement type d'un bâtiment de surface est le déplacement du bâtiment achevé, avec son équipage complet, ses machines et chaudières, prêt à prendre la mer, ayant tout son armement et toutes ses munitions, ses installations, équipements, vivres, eau douce pour l'équipage, approvisionnements divers, outillages et rechanges de toute nature qu'il doit emporter en temps de guerre, mais sans combustible et sans eau de réserve pour l'alimentation des machines et chaudières.

2. Le déplacement type d'un sous-marin est le déplacement en surface du bâtiment achevé (non compris l'eau des compartiments non étanches), avec son équipage complet, son appareil moteur, prêt à prendre la mer, ayant tout son armement et toutes ses munitions, ses installations, équipements, vivres pour l'équipage, outillages divers et rechanges de toute nature qu'il doit emporter en temps de guerre, mais sans combustible, huile lubrifiante, eau douce ou eau de ballast de toute sorte.

3. Le mot " tonne," sauf dans l'expression " tonnes métriques," désigne une tonne de 1,016 kilogrammes (2,240 lbs.).

B. *Classes.*

1. Les *bâtiments de ligne* sont des bâtiments de guerre de surface appartenant à l'une des deux sous-classes suivantes :

(*a*) bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, les bâtiments auxiliaires ou les bâtiments de ligne de la sous-classe (*b*), dont le déplacement type est supérieur à 10,000 tonnes (10,160 tonnes métriques) ou qui portent un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces) ;

(*b*) bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, dont le déplacement type n'est pas supérieur à 8,000 tonnes (8,128 tonnes métriques) et qui portent un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces).

(3) Les textes de la présente annexe ont été empruntés au Traité naval de Londres du 25 mars 1936.

5. Merchant vessels may be required to pay taxes and charges for optional services, such as pilotage and towage, when any such service shall have been duly rendered by the Turkish authorities at the request of the agent or master of any such vessel. The Turkish Government will publish from time to time the tariff of the taxes and charges to be levied for such optional services.

6. These tariffs shall not be increased in cases in the event of the said services being made obligatory by reason of the application of article 5.

Annex II.(3)

A. *Standard Displacement.*

(1) The standard displacement of a surface vessel is the displacement of the vessel, complete, fully manned, engined, and equipped ready for sea, including all armament and ammunition, equipment, outfit, provisions and fresh water for crew, miscellaneous stores and implements of every description that are intended to be carried in war, but without fuel or reserve feed water on board.

(2) The standard displacement of a submarine is the surface displacement of the vessel complete (exclusive of the water in non-watertight structure), fully manned, engined and equipped ready for sea, including all armament and ammunition, equipment, outfit, provisions for crew, miscellaneous stores and implements of every description that are intended to be carried in war, but without fuel, lubricating oil, fresh water or ballast water of any kind on board.

(3) The word "ton" except in the expression "metric tons" denotes the ton of 2,240 lb. (1,016 kilos.).

B. *Categories.*

(1) *Capital Ships* are surface vessels of war belonging to one of the two following sub-categories:—

(*a*) surface vessels of war, other than aircraft carriers, auxiliary vessels, or capital ships of sub-category (*b*), the standard displacement of which exceeds 10,000 tons (10,160 metric tons) or which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm.);

(*b*) surface vessels of war, other than aircraft-carriers, the standard displacement of which does not exceed 8,000 tons (8,128 metric tons) and which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm.).

(3) The wording of the present Annex is taken from the London Naval Treaty of March 25, 1936.

2. Les *bâtiments porte-aéronefs* sont des bâtiments de guerre de surface qui, quel que soit leur déplacement, sont conçus ou aménagés principalement pour transporter et mettre en action des aéronefs en mer. Si un bâtiment de guerre n'a pas été conçu ou aménagé principalement pour transporter et mettre en action des aéronefs en mer, l'installation sur ce bâtiment d'un pont d'atterrissage ou d'envol n'aura pas pour effet de le faire entrer dans la classe des bâtiments porte-aéronefs.

La classe des bâtiments porte-aéronefs se subdivise en deux sous-classes, à savoir :

(*a*) bâtiments pourvus d'un pont tel que les aéronefs puissent y prendre leur vol ou s'y poser ;
(*b*) bâtiments non pourvus du pont décrit au paragraphe (*a*) ci-dessus.

3. Les *bâtiments légers de surface* sont des bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments porte-aéronefs, les petits navires de combat ou les bâtiments auxiliaires, dont le déplacement type est supérieur à 100 tonnes (102 tonnes métriques), sans dépasser 10,000 tonnes (10,160 tonnes métriques), et qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres (8 pouces).

La classe des bâtiments légers de surface se subdivise en trois sous-classes, à savoir :

(*a*) bâtiments portant un canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6·1 pouces) ;
(*b*) bâtiments qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6·1 pouces), et dont le déplacement type est supérieur à 3,000 tonnes (3,048 tonnes métriques) ;
(*c*) bâtiments qui ne portent pas de canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6·1 pouces), et dont le déplacement type n'est pas supérieur à 3,000 tonnes (3,048 tonnes métriques).

4. Les *sous-marins* sont tous les bâtiments conçus pour naviguer au-dessous de la surface de la mer.

5. Les *petits navires de combat* sont des bâtiments de guerre de surface, autres que les bâtiments auxiliaires, dont le déplacement type est supérieur à 100 tonnes (102 tonnes métriques), sans dépasser 2,000 tonnes (2,032 tonnes métriques), et qui n'ont aucune des caractéristiques suivantes :

(*a*) être armés d'un canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6·1 pouces) ;
(*b*) être conçus ou équipés pour lancer des torpilles ;
(*c*) être conçus pour atteindre une vitesse supérieure à vingt nœuds.

6. Les *bâtiments auxiliaires* sont des bâtiments de surface faisant partie de la flotte militaire, dont le déplacement type est supérieur à 100 tonnes (102 tonnes métriques), qui sont normalement utilisés

(2) *Aircraft-Carriers* are surface vessels of war, whatever their displacement, designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea. The fitting of a landing-on or flying-off deck on any vessel of war, provided such vessel has not been designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea, shall not cause any vessel so fitted to be classified in the category of aircraft-carriers.

The category of aircraft-carriers is divided into two sub-categories as follows :—

(*a*) vessels fitted with a flight deck, from which aircraft can take off, or on which aircraft can land from the air;
(*b*) vessels not fitted with a flight deck as described in (*a*) above.

(3) *Light Surface Vessels* are surface vessels of war other than aircraft-carriers, minor war vessels or auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons) and does not exceed 10,000 tons (10,160 metric tons), and which do not carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm.).

The category of light surface vessels is divided into three sub-categories as follows :—

(*a*) vessels which carry a gun with a calibre exceeding 6·1 in. (155 mm.);
(*b*) vessels which do not carry a gun with a calibre exceeding 6·1 in. (155 mm.) and the standard displacement of which exceeds 3,000 tons (3,048 metric tons);
(*c*) vessels which do not carry a gun with a calibre exceeding 6·1 in. (155 mm.) and the standard displacement of which does not exceed 3,000 tons (3,048 metric tons).

(4) *Submarines* are all vessels designed to operate below the surface of the sea.

(5) *Minor War Vessels* are surface vessels of war, other than auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons) and does not exceed 2,000 tons (2,032 metric tons), provided they have none of the following characteristics :—

(*a*) mount a gun with a calibre exceeding 6·1 in. (155 mm.);

(*b*) are designed or fitted to launch torpedoes;
(*c*) are designed for a speed greater than twenty knots.

(6) *Auxiliary Vessels* are naval surface vessels the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons), which are normally employed on fleet duties or as troop transports, or in some

pour le service de la flotte, ou comme transports de troupes, ou pour tout emploi autre que celui de bâtiments combattants, qui ne sont pas spécialement construits pour être des bâtiments combattants, et qui n'ont aucune des caractéristiques suivantes :

(*a*) être armés d'un canon d'un calibre supérieur à 155 millimètres (6·1 pouces) ;
(*b*) être armés de plus de huit canons d'un calibre supérieur à 76 millimètres (3 pouces) ;
(*c*) être conçus ou équipés pour lancer des torpilles ;
(*d*) être conçus pour être protégés par des plaques de blindage ;
(*e*) être conçus pour atteindre une vitesse supérieure à vingt-huit nœuds ;
(*f*) être conçus ou aménagés principalement pour mettre en action des aéronefs en mer ;
(*g*) être équipés de plus de deux appareils à lancer des aéronefs.

C. *Bâtiments hors d'âge.*

Les bâtiments des classes et sous-classes suivantes seront considérés comme "hors d'âge" lorsque, depuis leur achèvement, se sera écoulé le nombre d'années indiqué ci-dessous :

(*a*) pour un bâtiment de ligne ... ... 26 ans ;
(*b*) pour un bâtiment porte-aéronefs ... ... 20 ans ;
(*c*) pour un bâtiment léger de surface des sous-classes (*a*) et (*b*) :
  (i) s'il a été mis sur cale avant le 1er janvier 1920 ... ... 16 ans ;
  (ii) s'il a été mis sur cale après le 31 décembre 1919 ... ... 20 ans ;
(*d*) pour un bâtiment léger de surface de la sous-classe (*c*) ... ... 16 ans ;
(*e*) pour un sous-marin ... ... 13 ans.

Annexe III.

Il est convenu que, parmi les trois navires-écoles hors d'âge ci-dessous désignés de la marine japonaise, deux unités seront admises à visiter les ports des Détroits ensemble.

Le tonnage global de ces deux navires sera, dans ce cas, considéré comme équivalent à 15,000 tonnes.

	Date de la mise en chantier.	*Date de l'entrée en service.*	*Déplacement type (tonnes).*	*Armement.*
Asama ...	20–X–1896	18–III–1899	9,240	IV × 200 mm. XII × 150 mm.
Yakumo ...	1–IX–1898	20–VI–1900	9,010	IV × 200 mm. XII × 150 mm.
Iwate ...	11–XI–1898	18–III–1901	9,180	IV × 200 mm. XIV × 150 mm.

other way than as fighting ships, and which are not specifically built as fighting ships, provided they have none of the following characteristics :—

(*a*) mount a gun with a calibre exceeding 6·1 in. (155 mm.);

(*b*) mount more than eight guns with a calibre exceeding 3 in. (76 mm.);

(*c*) are designed or fitted to launch torpedoes;

(*d*) are designed for protection by armour plate;

(*e*) are designed for a speed greater than twenty-eight knots;

(*f*) are designed or adapted primarily for operating aircraft at sea;

(*g*) mount more than two aircraft-launching apparatus.

C. *Over-Age.*

Vessels of the following categories and sub-categories shall be deemed to be "over-age" when the undermentioned number of years have elapsed since completion :—

(*a*) Capital ships	26 years.
(*b*) Aircraft-carriers	20 years.
(*c*) Light surface vessels, sub-categories (*a*) and (*b*)—	
(i) if laid down before 1st January, 1920 ...	16 years.
(ii) if laid down after 31st December, 1919 ...	20 years.
(*d*) Light surface vessels, sub-category (*c*)	16 years.
(*e*) Submarines	13 years.

ANNEX III.

It is agreed that, of the three over-age training ships, as indicated below, belonging to the Japanese Fleet, two units may be allowed to visit ports in the Straits at the same time.

The aggregate tonnage of these two vessels shall in this case be considered as being equivalent to 15,000 tons.

	Date when laid down.	*Date of entry into service.*	*Standard displacement (tons).*	*Armaments.*
Asama ...	20–X–1896	18–III–1899	9,240	IV × 200 mm. XII × 150 mm.
Yakumo ...	1–IX–1898	20–VI–1900	9,010	IV × 200 mm. XII × 150 mm.
Iwate ...	11–XI–1898	18–III–1901	9,180	IV × 200 mm. XIV × 150 mm.

Annexe IV.

1. Les classes et sous-classes de bâtiments à comprendre dans le calcul du tonnage total des flottes des Puissances riveraines de la Mer Noire, visé à l'article 18 de la présente Convention, sont les suivantes :

Bâtiments de ligne :
- sous-classe (*a*).
- sous-classe (*b*).

Bâtiments porte-aéronefs :
- sous-classe (*a*).
- sous-classe (*b*).

Bâtiments légers de surface :
- sous-classe (*a*).
- sous-classe (*b*).
- sous-classe (*c*).

Sous-marins

suivant les définitions de l'annexe II à la présente Convention.

Le déplacement dont il doit être tenu compte dans le calcul du tonnage total est le déplacement type, tel qu'il est défini à l'annexe II. Ne seront pris en considération que les bâtiments qui ne sont pas "hors d'âge," tels qu'ils sont définis à ladite annexe.

2. La communication prévue à l'article 18, alinéa (*b*), doit comprendre en outre le tonnage total des bâtiments des classes et sous-classes mentionnées au paragraphe premier de la présente annexe.

Annex IV.

The categories and sub-categories of vessels to be included in the calculation of the total tonnage of the Black Sea Powers provided for in article 18 of the present Convention are the following :—

Capital Ships :
- sub-category (*a*).
- sub-category (*b*).

Aircraft Carriers :
- sub-category (*a*).
- sub-category (*b*).

Light Surface Vessels :
- sub-category (*a*).
- sub-category (*b*).
- sub-category (*c*).

Submarines :

as defined in Annex II to the present Convention.

The displacement which is to be taken into consideration in the calculation of the total tonnage is the standard displacement as defined in Annex II. Only those vessels shall be taken into consideration which are not over-age according to the definition contained in the said Annex.

2. The notification provided for in article 18, paragraph (*b*) shall also include the total tonnage of vessels belonging to the categories and sub-categories mentioned in paragraph 1 of the present Annex.

Protocole.

Au moment de signer la Convention portant la date de ce jour, les plénipotentiaires soussignés, engageant leurs gouvernements respectifs, déclarent accepter les dispositions ci-après :

1. La Turquie pourra remilitariser immédiatement la zone des Détroits telle qu'elle est définie dans le préambule de ladite Convention.

2. A partir du 15 août 1936, le Gouvernement turc appliquera provisoirement le régime spécifié dans ladite Convention.

3. Le présent Protocole prendra effet à dater de ce jour.

Fait à Montreux, le vingt juillet mil neuf cent trente-six.

N. P. NICOLAEV.
PIERRE NEÏCOV.
J. PAUL-BONCOUR.
H. PONSOT.
STANLEY.
S. M. BRUCE.
N. POLITIS.
RAOUL BIBICA ROSETTI.
N. SATO
(*ad referendum*).
MASSA-AKI HOTTA
(*ad referendum*).
N. TITULESCO.
CONS. CONTZESCO.
V. V. PELLA.
Dr. R. ARAS.
SUAD DAVAZ.
N. MENEMENCIOGLU.
ASIM GÜNDÜZ.
N. SADAK.
MAXIME LITVINOFF.
Dr. I. V. SOUBBOTITCH.

Protocol.

At the moment of signing the Convention bearing this day's date, the undersigned Plenipotentiaries declare for their respective Governments that they accept the following provisions:—

(1) Turkey may immediately remilitarise the zone of the Straits as defined in the Preamble to the said Convention.

(2) As from the 15th August, 1936, the Turkish Government shall provisionally apply the régime specified in the said Convention.

(3) The present Protocol shall enter into force as from this day's date.

Done at Montreux, the 20th July, 1936.

N. P. NICOLAEV.
PIERRE NEÏCOV.
J. PAUL-BONCOUR.
H. PONSOT.
STANLEY.
S. M. BRUCE.
N. POLITIS.
RAOUL BIBICA ROSETTI.
N. SATO
(*ad referendum*).
MASSA-AKI HOTTA
(*ad referendum*).
N. TITULESCO.
CONS. CONTZESCO.
V. V. PELLA.
Dr. R. ARAS.
SUAD DAVAZ.
N. MENEMENCIOGLU.
ASIM GÜNDÜZ.
N. SADAK.
MAXIME LITVINOFF.
Dr. I. V. SOUBBOTITCH.

List of Ratifications.

Country.	*Date of Deposit.*
United Kingdom	November 9, 1936.
Commonwealth of Australia ...	November 9, 1936.
Bulgaria	November 9, 1936.
France	November 9, 1936.
Greece	November 9, 1936.
Japan	April 19, 1937.
Roumania	November 9, 1936.
Soviet Union	November 9, 1936.
Turkey	November 9, 1936.
Yugoslavia	November 9, 1936.

9436 [13532 7/36] Wt. —— 1250 9/37 F.O.P. 15753 Gp. 340 I.S. 472

THE FOREIGN SERVICE
OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

FOR DISTRIBUTION - CHECK
To the Field
In U. S.

AMERICAN EMBASSY

Ankara, Turkey,

December 2, 1937.

No. 447

Subject: Passage Through the Straits of Auxiliary Vessels and Certain Naval Auxiliary Vessels.

DEPARTMENT OF STATE
DEC 30 1937
DIVISION OF
NEAR EASTERN AFFAIRS

RECEIVED
DEPARTMENT OF STATE
1937 DEC 29 AM 11 43

767.68119/1006

The Honorable

The Secretary of State,

Washington, D. C.

Sir:

I have the honor to transmit for the Department's consideration, and for such action as may be deemed

1/ appropriate, copies, in the original French and in English translation, of a circular note which the Embassy has received from the Ministry for Foreign Affairs, in which is contained, inter alia, the request that the Ministry be placed in possession of a list, drawn up in accordance with the provisions of Articles 9 and 10 of the Montreux Convention of July 20, 1936,

of

FILED
JAN 7 - 1938

Central File: Decimal File 767.68119, Political Relations Of States, Relations; Bi-Lateral Treaties., Political., War. Peace. Friendship. Alliance. Non-Aggression., Turkey And Greece, Termination Of War. Mediation. Armistice., July 9, 1936 - Oct. 19, 1936. July 9, 1936 - October 19, 1939. MS Turkey, Greece, and the Balkan States: Records of the U.S. Department of State, 1930-1944: Records of the Department of State Relating to Political Relations of Turkey, Greece, and the Balkan States, 1930-1939. National Archives (United States). Archives Unbound, link.gale.com%2Fapps%2Fdoc%2FSC5111387033%2FGDSC%3Fu%3Domni%26sid%3Dbookmark-GDSC. Accessed 21 June 2025.